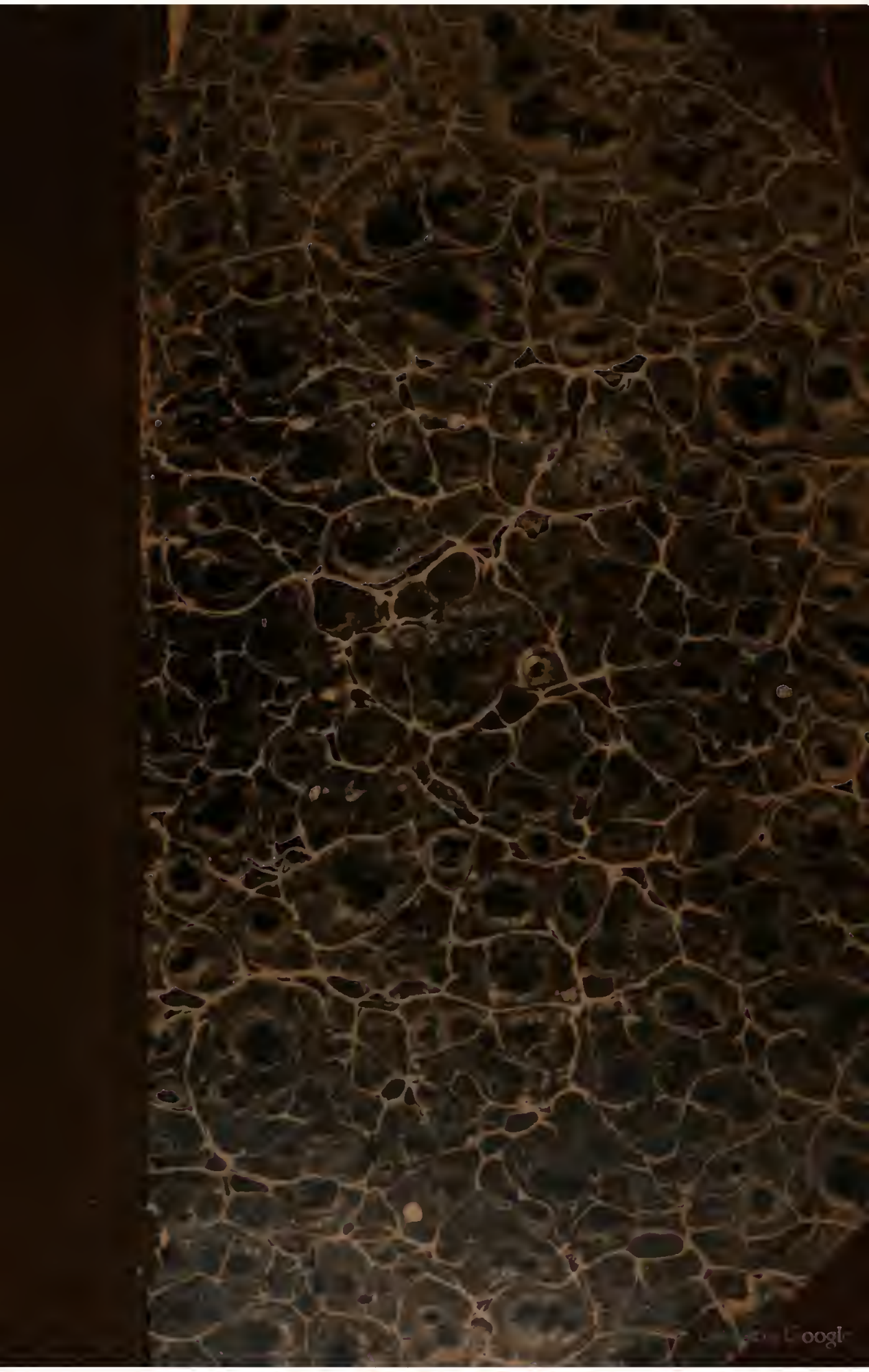
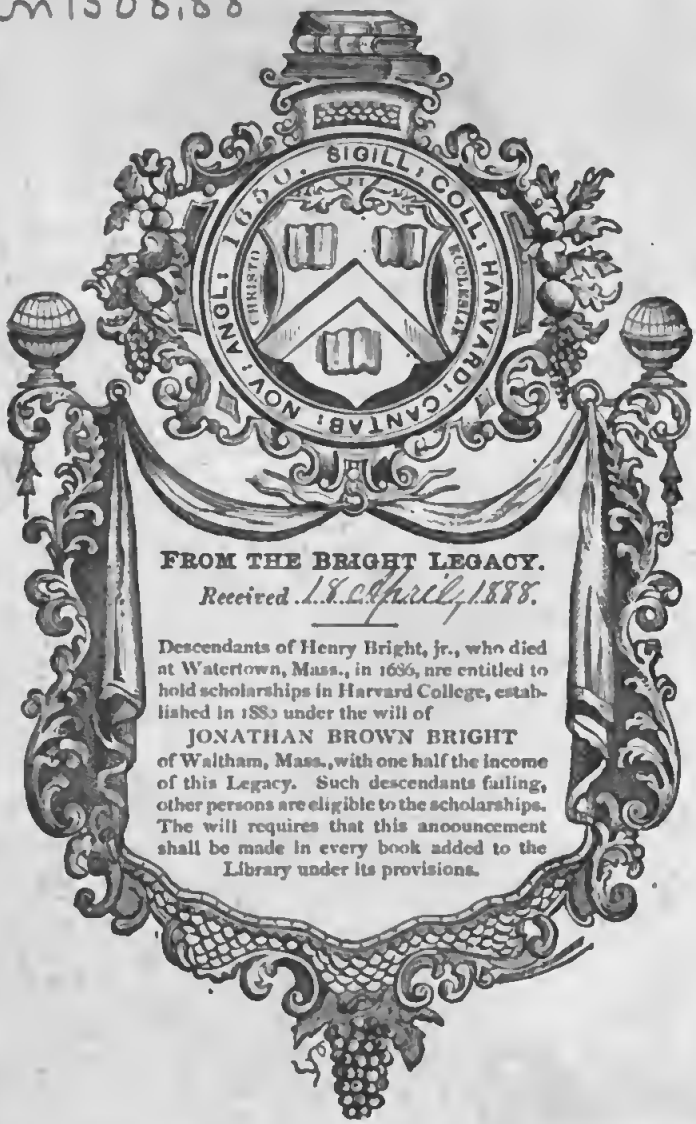


Can 1508.88



FROM THE BRIGHT LEGACY.

Received April, 1888.

Descendants of Henry Bright, jr., who died at Watertown, Mass., in 1686, are entitled to hold scholarships in Harvard College, established in 1880 under the will of

JONATHAN BROWN BRIGHT

of Waltham, Mass., with one half the income of this Legacy. Such descendants failing, other persons are eligible to the scholarships. The will requires that this announcement shall be made in every book added to the Library under its provisions.

Kanada und Neu-Fundland.

Von

Ernst von Hesse-Wartegg.

Illustrierte Bibliothek der
Länder- u. Völkerkunde.
HERDER'SCHE
VERLAGSHANDLUNG
FREIBURG

650/

Kanada

und

Neu-Fundland.

Nach eigenen Reisen und Beobachtungen

von

Ernst von Hesse-Wartegg,

Ehrenmitglied der kgl. belgischen geographischen Gesellschaft und des deutschen Athenäums zu London;
korr. Mitglied der k. k. geogr. Gesellschaft zu Wien, der Akademie der Wissenschaften zu New-York,
der geogr. Gesellschaften zu Rom, Madrid, Lissabon, San Francisco, Hamburg, Metz ꝛc.;
Bevollmächtigter des Museums für Völkerkunde zu Leipzig;
Kommandeur und Ritter hoher Orden.

Mit 54 Illustrationen und einer Übersichtskarte.

Freiburg im Breisgau.
Herdersche Verlagshandlung.
1888.
Zweigniederlassungen in Straßburg, München und St. Louis, Mo.
Wien I, Wollzeile 33: B. Herder, Verlag.

~~4353.41~~
Can 1508.88

HARVARD COLLEGE
APR 18 1888
LIBRARY

Bright Fund.

Das Recht der Überſetzung in fremde Sprachen wird vorbehalten.

Entered according to Act of Congress, in the year 1888, by *Joseph Gummersbach* of the firm of **B. Herder**, *St. Louis*, Mo., in the Office of the Librarian of Congress at Washington, D. C.

Buchdruckerei der Herder'ſchen Verlagshandlung in Freiburg.

Vorwort.

Die nördliche Hälfte des Kontinents von Nordamerika ist bisher in der deutschen Reiselitteratur sehr vernachlässigt geblieben. Auch in fremden Litteraturen begegnet man nur wenigen Werken über Kanada. Und doch muß das ausgedehnte, großer Besiedelung entgegenschreitende Land mit seinen wasserreichen Strömen und Seen, seinen unendlichen Wäldern und Prairien, seinen eigenartigen Großstädten und Ansiedelungen, sowie mit seiner bunt zusammengewürfelten, an Gegensätzen reichen Bevölkerung lebhaftes Interesse erwecken.

Schon vor der Erbauung der großen kanadischen Pacific-Bahn führte mich der Trieb, das „große, einsame Land" kennen zu lernen, zu wiederholten Malen nach verschiedenen Teilen Kanadas: in das Stromgebiet des St. Lorenz wie an die kanadischen Seen, in die Prairien von Manitoba wie an die Küsten des Stillen Meeres. Seit der Vollendung der Überlandbahn habe ich Kanada neuerdings von Ocean zu Ocean bereist, und die vorliegenden Schilderungen sind zumeist an Ort und Stelle selbst, oder doch an der Hand meiner eigenen Aufzeichnungen entstanden. Es sei dies ausdrücklich hervorgehoben, da in den letzten Jahren zahlreiche Schilderungen von Land und Leuten einfach „hinter dem Schreibtische" entstanden sind.

Das vorliegende Werk erscheint gerade zu einer Zeit, wo Kanadas große Prairien die europäische Auswanderung immer mehr an sich ziehen, wo die Naturwunder von Britisch-Kolumbien zahlreiche Touristen herbei-

locken und viele Unternehmungen zur Ausbeutung der Naturſchätze Kanadas ins Leben treten. Kanada iſt eben im „Werden" begriffen, und die hier zur Veröffentlichung gelangenden Schilderungen ſind ein möglichſt getreues Bild des Einſt und des Jetzt, aus welchem der Leſer ſelbſt auf die Zukunft ſchließen mag.

Unter einer großen Anzahl zugänglicher Karten von Kanada zeigte ſich die dem Buche angefügte engliſche als die beſte, weshalb deren Verwendung in originali einem koſtſpieligen Neuſtiche (mit deutſchen Namen) vorgezogen wurde.

German Athenäum Club, London, Ende Juni 1887.

Ernſt v. Heſſe-Wartegg.

Inhalts-Verzeichnis.

Kanada.

I. Unter-Kanada und das Seen-Gebiet.

Seite

1. Der untere St. Lorenz 1
2. Quebec 6
3. Die Französisch-Kanadier 15
4. Labrador 21
5. Montreal 25
6. Der Karneval von Montreal 33
7. Der obere St. Lorenz 40
8. Neu-Braunschweig und die Bai von Fundy 46
9. Durch Akadien nach Halifax 52
10. Ottawa, die Hauptstadt der Dominion 56
11. Aus der kanadischen Gesellschaft 62
12. Holzfällerleben im kanadischen Urwald 68
13. Der See der Tausend Inseln 75
14. Ontario 79
15. Kanadischer Winter in Stadt und Land 85
16. Die oberen Seen und ihre Uferländer 94

II. Die Hudsonsbai-Länder.

17. Das Gebiet der Hudsonsbai 104
18. Die kanadischen Indianer und ihre Lebensweise 109
19. Die „Voyageurs“ 122
20. Die Hudsonsbai 130
21. Saskatschewan 133
22. Indianer und Kanadier auf dem Kriegspfade 139
23. Die kanadische Pacific-Bahn 150

Digitized by Google

Seite

24. Winnipeg und Manitoba 154
25. Durch die Prairien von Winnipeg nach Kalgary 157
26. Alberta und der „Viehdistrikt“ 163
27. Das nördlichste Kulturgebiet Amerikas 169

III. Britisch-Kolumbien.

28. Über die Felsengebirge 173
29. Durch Britisch-Kolumbien 181
30. Viktoria und Vancouver 187

Neu-Fundland.

1. In den Nebeln Neu-Fundlands 197
2. St. Johns 201
3. Der Stockfischfang auf den Bänken von Neu-Fundland 206
4. Der Robbenschlag auf den Eisfeldern von Labrador und Neu-Fundland. 210

Anhang 216

Verzeichnis der Illustrationen und Karten.

Figur		Seite
1.	Der untere St. Lorenz (bei Kap Tourmente) (Tonbild)	2
2.	Der St. Lorenz bei der St.-Ponts-Bai (Tonbild)	6
3.	Der St. Lorenz unterhalb Quebec bei Kap Rouge	5
4.	Blick von der Citadelle zu Quebec auf den St. Lorenz (Tonbild)	7
5.	Straßenbild von Quebec	8
6.	Die Kleine Champlain-Straße in Quebec	9
7.	Das Jollhaus in Quebec (Tonbild)	10
8.	Altes Haus in Point Lévis	11
9.	Die Basilika von Quebec (Tonbild)	12
10.	Ein französisch-kanadischer „Habitant“	16
11.	Niederlassung an der Südküste von Labrador	24
12.	Montreal im Winter	27
13.	Das Nelson-Denkmal in Montreal	29
13a.	Im Hafen von Montreal (Tonbild)	30
14.	Ein „Habitant“ mit Schneeschuh	35
15.	Kanadisches Tobogganning (Tonbild)	36
16.	Eine Kanalschleuse am obern St. Lorenz (Tonbild)	41
17.	Die Long-Sault-Stromschnellen	43
18.	Getreidespeicher am St.-John-Fluß	49
19.	Lachsfischerei im Hafen von St. John (Edbezeit) (Tonbild)	51
20.	Winter in der Northumberland-Straße (Tonbild)	55
21.	Kap Breton (Kärtchen)	55
22.	Der Parlamentsplatz zu Ottawa	57
23.	Das Parlamentsgebäude in Ottawa (Tonbild)	58
24.	Das Postamt von Ottawa	59
25.	Die Chaudière-Fälle (Tonbild)	60
26.	Ein Holzfloß auf dem Ottawa	73
27.	Partie der „Tausend Inseln“ (Tonbild)	76
28.	Auf dem Erie-See (im Sturme)	81
29.	Ansicht von Windsor (Ontario) (Tonbild)	82
30.	Der Hafen von Toronto	83
31.	Die King Street in Toronto	85
32.	Kanadisches Winterbild	87
33.	Der Dampf-Schneepflug (Tonbild)	88
34.	Gewöhnlicher Schneepflug	91
35.	Hafen am Huron-See	95
36.	Sault Ste. Marie	97
37.	Nipissing-Indianer beim Ausbessern der Kanoes	99
38.	Fischerdorf im obern Seengebiet (Tonbild)	100
39.	Mittellauf des Churchill-Flusses (Kärtchen)	107
40.	Indianer und Mischlinge im Lager (Tonbild)	110
41.	Das Fest des weißen Hundes (Tonbild)	118
42.	„Voyageurs“-Flottille	123
43.	Lagerrastender „Voyageurs“ (Tonbild)	125
44.	Die Ankunft des jährlichen Proviantschiffes in Fort York (Tonbild)	133
45.	Eine Hudsonsbai-Faktorei im Winter (Tonbild)	136
46.	Ein Mischling	139
47.	Fort Garry (Tonbild)	155
48.	Winnipeg während eines „Blizzard“ (Tonbild)	157
49.	Blockhaus im Alberta-Bezirk (Tonbild)	167
50.	Gebirgsansicht aus der Selkirk-Kette	179
51.	Der Fraser-Fluß	183
52.	Fjord an der Küste von Britisch-Kolumbien	185
53.	Ansicht von St. Johns (Tonbild)	201
54.	Trocknen des Stockfisches in St. Johns (Tonbild)	210

Übersichtskarte von Kanada.

Kanada.

I.

Unter-Kanada und das Seen-Gebiet.

1. Der untere St. Lorenz.

Wie heute den ſtattlichen Paſſagier- und Frachtdampfern aus England und aller Welt, ſo diente vor mehr als 350 Jahren der breite Rücken des St.-Lorenz-Stromes auch den ſchwachen Schifflein der Entdecker des Landes als Einfahrtsſtraße in die Neue Welt. 1534 hatte Jacques Cartier, der franzöſiſche Seefahrer, auf einer Fahrt nach Indien die gewaltige Verkehrsſtraße entdeckt. Im folgenden Jahre war er im Auftrage ſeines Königs wiedergekehrt und hatte ihr in ſeinem frommen Sinne den Namen des Heiligen gegeben, an deſſen Feſte (10. Auguſt) er zuerſt durch ihre weitgeöffneten Pforten getreten war. Nördlich um Neufundland herum fuhr er durch die Straße von Belle Isle in den Golf ein und dann aufwärts bis zu den „Narrows“ bei Quebec, wo er das Land im Namen Franz' I. in Beſitz nahm. Zur Erinnerung an das Feſt der Kreuzerhöhung nannte er die Stelle, wo er landete, Heiligkreuz (Ste. Croix). Im Frühjahr 1536, nach einem unſäglich harten Winter, drang Cartier in einem kleinen Boote weiter vor bis zu der damaligen Indianerſtadt Hochelaga, an deren Stelle ſich heute Montreal erhebt. Cartier iſt ſomit der eigentliche Entdecker des St.-Lorenz-Stromes; dieſen jedoch auch großen Schiffen zugänglich zu machen, blieb den Ingenieuren des letzten Jahrzehnts vorbehalten.

Wenige Flüſſe unſeres Erdballs nämlich ſind bei ſo gewaltigen Verhältniſſen, wie ſie der St. Lorenz aufzuweiſen hat, der großen Schiffahrt ſo wenig zugänglich. Es bedurfte mühſamer, koſtſpieliger Kanalbauten, um die Seeſchiffe aus dem Oberen und dem Huron-See nach dem Erie-See und aus dieſem in den Ontario-See gelangen zu laſſen. Millionen wurden ſodann durch die nicht minder mühſame und koſtſpielige Herſtellung von Kanälen um die zahlreichen Stromſchnellen, Waſſerſtürze und Untiefen verſchlungen, und erſt ſeit wenigen Jahren iſt der St. Lorenz, ungeachtet ſeiner unerſchöpflichen Waſſermengen, für größere Seeſchiffe befahrbar.

Gewöhnlich erfolgt die Einfahrt in den St.-Lorenz-Golf durch die Straße von Belle Isle, zwiſchen der Nordſpitze Neufundlands und der Küſte von

Labrador. Die Mündung des St. Lorenz erreicht man jedoch erst nach einer etwa 160 km langen Fahrt durch den an 200 000 qkm umfassenden Golf nördlich vom Kap Gaspé, wo er sich bis zu einer Breite von 160 km ausdehnt. Von der Pointe de Monts, wo er eine Breite von 48 km hat, bis nahe an Quebec verengt er sich allmählich, aber immer noch hat er hier eine Breite von 16—50 km. Bei Quebec, wo ein Felszahn der laurentinischen Gebirge, das Kap Diamant, weit in den Strom vorspringt, hat er nur eine Breite von $1^1/_2$ km, um sich oberhalb Quebec, zwischen dieser Stadt und Montreal, wieder auf 3—5 km auszubreiten und den etwa 16 km breiten St.-Peters-See zu durchfließen — gleichzeitig die oberste Grenze, bis zu welcher sich das an der Mündung 6—$7^1/_2$ m starke Ebbe- und Flutspiel bemerkbar macht.

Die Gesamtlänge des eigentlichen Stromes von seinem Ausfluß aus dem Ontario-See bis zur Mündung in den St.-Lorenz-Golf beträgt an 1200 km; in seinem circa 270 km langen Oberlauf bis Montreal befinden sich die zahlreichen Stromschnellen und Katarakte, welche der Schiffahrt bisher so gefährlich waren und jetzt durch die Anlage von Kanälen umgangen sind.

Man kann nicht behaupten, daß die Einfahrt in den St. Lorenz und die Fahrt aufwärts bis Quebec irgend ein fesselndes Bild entrollte. Der Strom ist viel zu breit, um von seinen steilen Ufern mehr zu zeigen als eben nur die Umrisse der Klippenmauern. Von den Ansiedlungen, die, hier und dort zerstreut, hauptsächlich an den Mündungen seiner zahlreichen Nebenflüsse liegen, sieht man nichts als höchstens ein paar glänzende Hausdächer oder den Turm einer der vielen katholischen Kirchen.

Das erste Stück der Provinz Quebec, dessen man auf der Fahrt nach dem St. Lorenz gewahr wird, ist die seiner Mündung vorgelagerte Insel Anticosti, sein steinerner Wächter. Obschon nahezu gegen 13 000 qkm groß, ist sie doch beinahe unbewohnt; die Wächter der wenigen Leuchttürme an ihren kahlen, felsigen Ufern leben hier gleich lebendig Begrabenen. Im Winter eisumstarrt und eisüberzogen, ist die Insel im Sommer nicht viel ansprechender.

Unser Dampfer fuhr zwischen der Halbinsel Gaspé und Anticosti durch die südliche der beiden Mündungen. Während ich mit dem Glase die Umrisse des traurigen Eilands betrachtete, gesellte sich ein kanadischer Passagier zu mir, der gerade von einer zum besten Anticostis unternommenen Reise aus England heimkehrte. Er reichte mir eine Broschüre, in welcher die klimatischen und die Bodenverhältnisse der einsamen Insel in verlockenden Farben geschildert waren — für Einwanderer das reine Paradies mit den herkömmlichen Milch- und Honigströmen und der gesunden Luft. Am Schlusse der Broschüre stand eine Einladung zum Ankauf von Kolonisations-Aktien. Sein Reisezweck, meinte der sonderbare kanadische Land-

Fig 1. Der untere St. Lorenz (bei Kap Tourmente).

ſpekulant, ſei die Aufnahme des zur Koloniſation von Anticoſti erforderlichen Kapitals geweſen, und dieſer Zweck ſei glänzend erreicht worden. Bald werde Anticoſti ebenſo bevölkert ſein, wie die unferne Prinz-Edwards-Inſel; man könne nichts Beſſeres thun, als ſofort Land zu kaufen, jetzt ſei es noch billig zu haben. Der Gute hatte ſich während der Fahrt der Reihe nach an alle Paſſagiere gemacht und dank ſeinen Broſchüren der Inſel Anticoſti unter uns zu einer gewiſſen Berühmheit verholfen, ohne daß er damit jemanden auch nur einen Heller aus der Taſche gelockt hätte. Dem Kapitän zufolge hatte eine Geſellſchaft die ganze Inſel der Provinzial-Regierung von Quebec um 80 000 Dollars abgekauft, aber die Koloniſationsverſuche hätten ein klägliches Ergebnis zu Tage gefördert; denn Anticoſti ſei noch kälter, kahler und unwirtlicher als das benachbarte Neufundland.

Beim Durchblättern der erwähnten Broſchüre fand ich indes über die Inſel einzelne von Regierungsbeamten beglaubigte Angaben. Von den 8150 qkm Landes, welche Anticoſti umfaßt, ſollen nicht weniger als zwei Fünftel gutes Prairie- und Waldland ſein, und die angeblich mehrere Hundert Seelen betragende Bevölkerung ſoll, ungeachtet des ungünſtigen Klimas, hinreichend Gemüſe und Kartoffeln für ihren Lebensunterhalt ziehen; Rinder und Schweine kämen vortrefflich fort. Der Haupterwerbszweig der Bevölkerung ſei jedoch der ungemein ergiebige Fiſchfang, wahrſcheinlich die Haupturſache, warum Anticoſti überhaupt bewohnt iſt. Der ſüdöſtliche Teil der Inſel ſoll ganz anſehnlichen Baumwuchs beſitzen, im nördlichſten Teil jedoch ſind die Bäume auffällig verkrüppelt und zeigen ähnliche Miniaturformen, wie die zierlichen, künſtlich gezogenen Zwergbäume der Japaneſen und Chineſen. Die Stämme erreichen auch bei ſehr alten Bäumen nicht mehr als 20—25 cm Durchmeſſer, und die Spitzen der Kronen ragen nirgends höher als $1^1/_2$—3 m über den Boden. Statt aufwärts zu ſchießen, breiten ſich die Äſte in horizontaler Richtung aus und ſind meiſt mit jenen der benachbarten Bäume derart dicht verſchlungen, daß ſie eine durchſchnittlich $1^1/_3$ m über dem Boden erhabene, ganz undurchdringliche Decke bilden, über welche die Jäger auf Schneeſchuhen hinwegſchreiten.

Auch Gaspé und die ſüdliche Hälfte Labradors, an deren Küſten wir eben entlang fuhren, ſind kaum beſſer als Anticoſti. Im Winter von furchtbarer Kälte, im Sommer von drückender Hitze heimgeſucht, iſt das kein Land, wohin der Anſiedler ſich wagen würde. Nur Jäger und Fiſcher durchſtreifen zeitweilig dieſe öden Länderſtrecken im Dienſte der Hudſonsbai-Geſellſchaft. Erſt gegen 300 km weiter aufwärts kamen Anſiedelungen in Sicht, darunter das ſchmucke Dörfchen Rimonski, von den Kanadiern gerne zum Sommeraufenthalt und zum starting-point (Ausgangspunkt) für Ausflüge in die wildromantiſche Umgebung gewählt.

Dasſelbe gilt von den am Südufer liegenden Ortſchaften Trois

Piſtoles und Cacouna[1], die ausnahmsweiſe nicht den Namen irgend eines Heiligen führen.

Trois Piſtoles gegenüber ſahen wir in der langen düſteren Klippenreihe der Norduſer eine weite Lücke — die Mündung eines der merkwürdigſten und ſehenswerteſten Flüſſe Amerikas, des Saguenay. Leider war es mir nicht vergönnt, den Ausflug dahin ſelbſt zu unternehmen, ſo gerne ich es auch gethan hätte. Die Naturſchönheiten des Saguenay üben einen mächtigen Reiz auf die Quebeker aus; ſenden dieſe doch alljährlich zur Sommerszeit Vergnügungsdampfer den St. Lorenz hinab und den Saguenay aufwärts. Im beſondern zieht es ſie wohl auch nach der kleinen alten Anſiedelung Tadouſac an der von ſtarrenden Klippen eingefaßten Mündung des Stromes, woſelbſt die älteſte Kirche Nordamerikas und neben ihr ein anderes denkwürdiges Gebäude, das älteſte aus Stein gebaute Haus in der Neuen Welt, ſteht, umgeben von den kaum minder alten und ehrwürdigen Gebäuden des erſten Handelsforts der Hudſonsbai-Geſellſchaft.

Der Saguenay ſelbſt iſt nicht ein Fluß im gewöhnlichen Sinne, ſondern vielmehr eine über 96 km lange vulkaniſche Kluft mit ſenkrecht emporſtrebenden dunklen Gneiswänden, welche an manchen Stellen 450—500 m Höhe erreichen. Die ganze wildromantiſche Gegend, eine der maleriſchſten des ganzen Feſtlandes, iſt voll von Spuren gewaltiger vulkaniſcher Erſchütterungen, und durch eine ſolche ſcheint auch die Spaltung der Saguenay-Schlucht entſtanden zu ſein. Die ſenkrechten, etwa 1600 m voneinander abſtehenden Gneismauern ſetzen ſich auch unter dem Spiegel des die Schlucht durchſtrömenden Fluſſes fort, denn die Waſſertiefe beträgt im Durchſchnitt 270 m. Die Indianer nannten den Fluß deshalb auch Chicoutini, d. h. tiefes Waſſer, und das Dörfchen am obern Ende der Saguenay-Schlucht oder vielmehr des tiefen Fahrwaſſers heißt noch immer ſo. Zwiſchen Chicoutini und dem St.-John-See, deſſen Abfluß der Saguenay iſt, bilden die dunkelbraunen Waſſermaſſen eine Reihe von Stromſchnellen und ſchäumenden Fällen von ähnlicher Großartigkeit und Wildheit wie der Niagara. Die zahlreichen Beſucher des St.-John-Sees müſſen von Chicoutini aus den Reſt des Weges zu Pferde oder im Wagen zurücklegen; es iſt indeſſen der Bau einer Eiſenbahn von hier nach dem kleinen, am Süduſer des Sees gelegenen Dörfchen Notre Dame du Lac geplant, und die Vollendung wird wohl kaum mehr einige Jahre auf ſich warten laſſen. Der St.-John-See iſt bei einer Ausdehnung von circa 900 qkm das Sammelbecken zahlreicher aus den

[1] Im allgemeinen ſind die Miſſionen und Anſiedelungen am untern St. Lorenz, die zumeiſt von dem ritterlichen Samuel de Champlain, dem treuen Sohn ſeiner Kirche, gegründet und mit Namen belegt wurden, nach Heiligen benannt. Einzelne Heiligennamen finden ſich ſogar dutzendmale. Wahrſcheinlich richtete ſich die Wahl der Namen nach den Heiligenfeſten, auf welche der Tag der Entdeckung oder Gründung fiel.

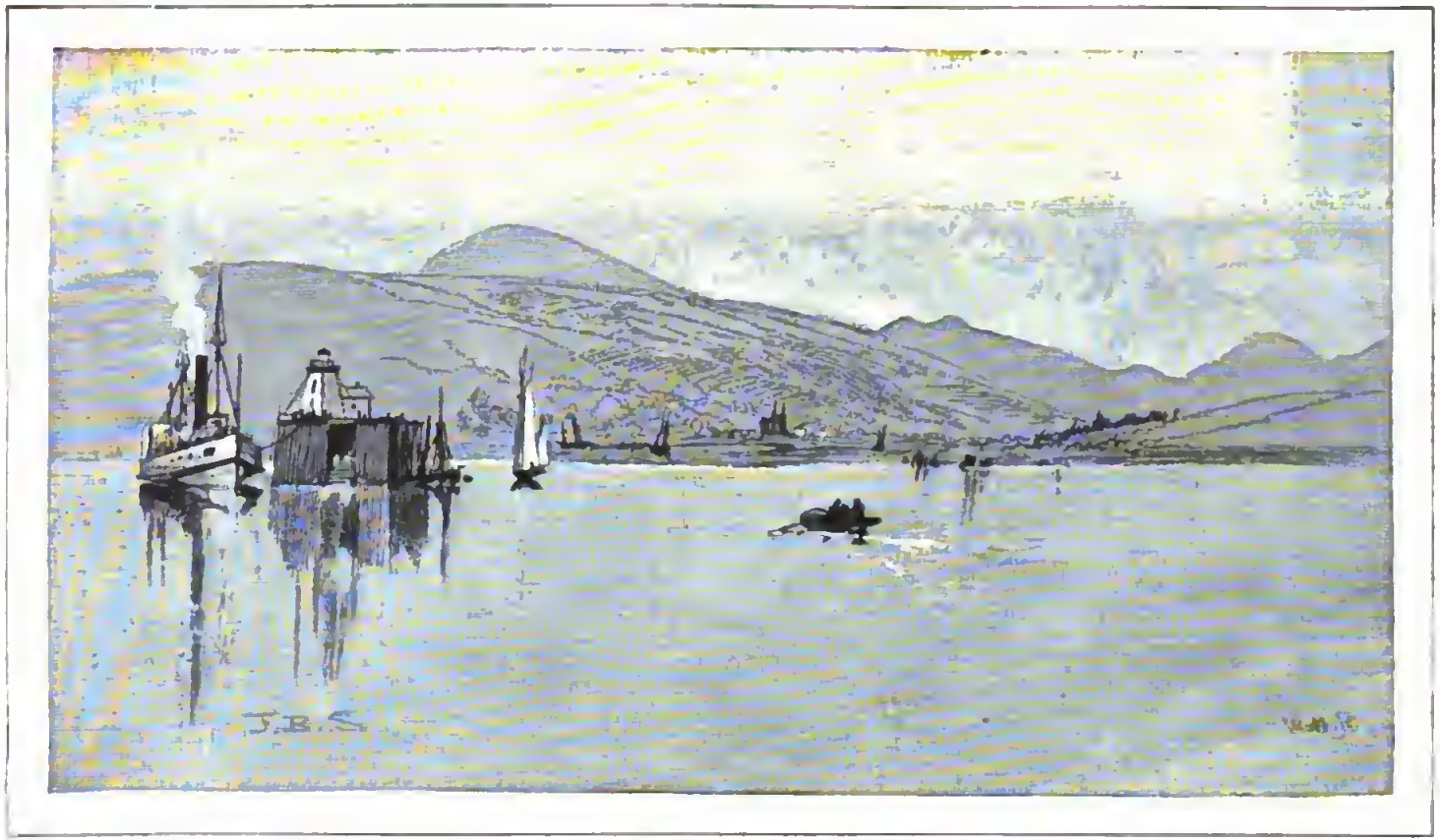


Fig. 2. Der St. Lorenz bei der St.-Pauls-Bai.

Fig. 3. Der St. Lorenz unterhalb Quebec bei Kap Rouge.

laurentiniſchen Bergen kommender Ströme — Abflüſſe von vielleicht noch zahlreicheren Seen, von denen das ganze Land vom Ocean bis zur Hudſonsbai und von dieſer weſtwärts bis zu den Felſengebirgen durchzogen iſt. Die ihnen entſpringenden Flüſſe ſind reich an großen Fällen und ſchäumenden Stromſchnellen, zwiſchen tiefen Schluchten und finſteren Urwäldern, die auf Zehntauſende von Quadratkilometern noch nie vom Fuße des Weißen betreten wurden. In ihrer wilden Großartigkeit und Einſamkeit haben dieſe Gebiete des Rupertlandes zwiſchen dem St. Lorenz und der Hudſonsbai nordwärts bis an die unwirtlichen Küſten Labradors kaum irgendwo ihresgleichen. Dräuend erheben ſich an den Norduſern des St. Lorenz hohe, ſteile Klippen, darunter das maleriſche Kap Tourmente (Fig. 1), wie um dem Reiſenden auf der unendlichen Waſſerſtraße den Ausblick auf die einſamen Uferländer und den Beſuch derſelben zu verbieten. Kaum iſt am Fuße der Klippenreihe hie und da Platz genug für irgend eine kleine Anſiedelung wie in der St.-Pauls-Bai (Fig. 2) und bei Kap Rouge (Fig. 3) oder eine Kirche und ein Kloſter vorhanden. Zahlreiche Inſeln aller Größen und Formen ruhen in den klaren blauen Fluten, und die größte derſelben, die Isle d'Orléans, füllt das Bett des großen St.-Lorenz-Stromes ſo vollſtändig aus, daß die beiden ſie einſchließenden Stromarme nur mehr eine Breite von 1600 m beſitzen. Nahe dem obern Ende der Inſel, d. h. oberhalb der Stromteilung, liegt Quebec.

2. Quebec.

Unter den zahlreichen atlantiſchen Häfen der Neuen Welt beſitzt wohl keiner eine ſo großartige Zufahrt, wie jener von Quebec. Unſer Dampfer fährt, von der hohen See kommend, zwiſchen den noch im ſpäten Frühling eisumſtarrten, felſigen Küſten Neufundlands und Labradors hindurch, an den ſteinigen Ufern von Anticoſti vorbei, in den mächtigen St. Lorenz ein, von dem man behauptet, daß er der waſſerreichſte Strom der Welt ſei. Bei ſeiner Erweiterung zum St.-Lorenz-Golfe bei der Pointe de Monts, wie ſchon erwähnt, an 48 km breit, verengt er das Bett ſeiner blauen, klaren Fluten mehr und mehr, je weiter wir auf unſerem transatlantiſchen Dampfer ſtromaufwärts dringen; und dort, wo wir endlich unſere achttägige Meeres- und Stromfahrt beenden, bei Quebec, iſt er nur mehr eine (engliſche) Meile breit. Nur mehr eine Meile! Aus dieſem Worte allein kann man ſchon entnehmen, mit welch' rieſigen Verhältniſſen es hier zu rechnen gilt. Wir befinden uns in der ausgedehnteſten Kolonie der Erde, einer Kolonie ſo groß wie der Kontinent, aus welchem wir gekommen. Wir fahren auf einem der waſſerreichſten, mächtigſten Ströme, dem Ausfluſſe des größten und ausgedehnteſten Seenkomplexes unſeres Planeten, und ſtaunen bei ſeinem Austritt aus dieſen

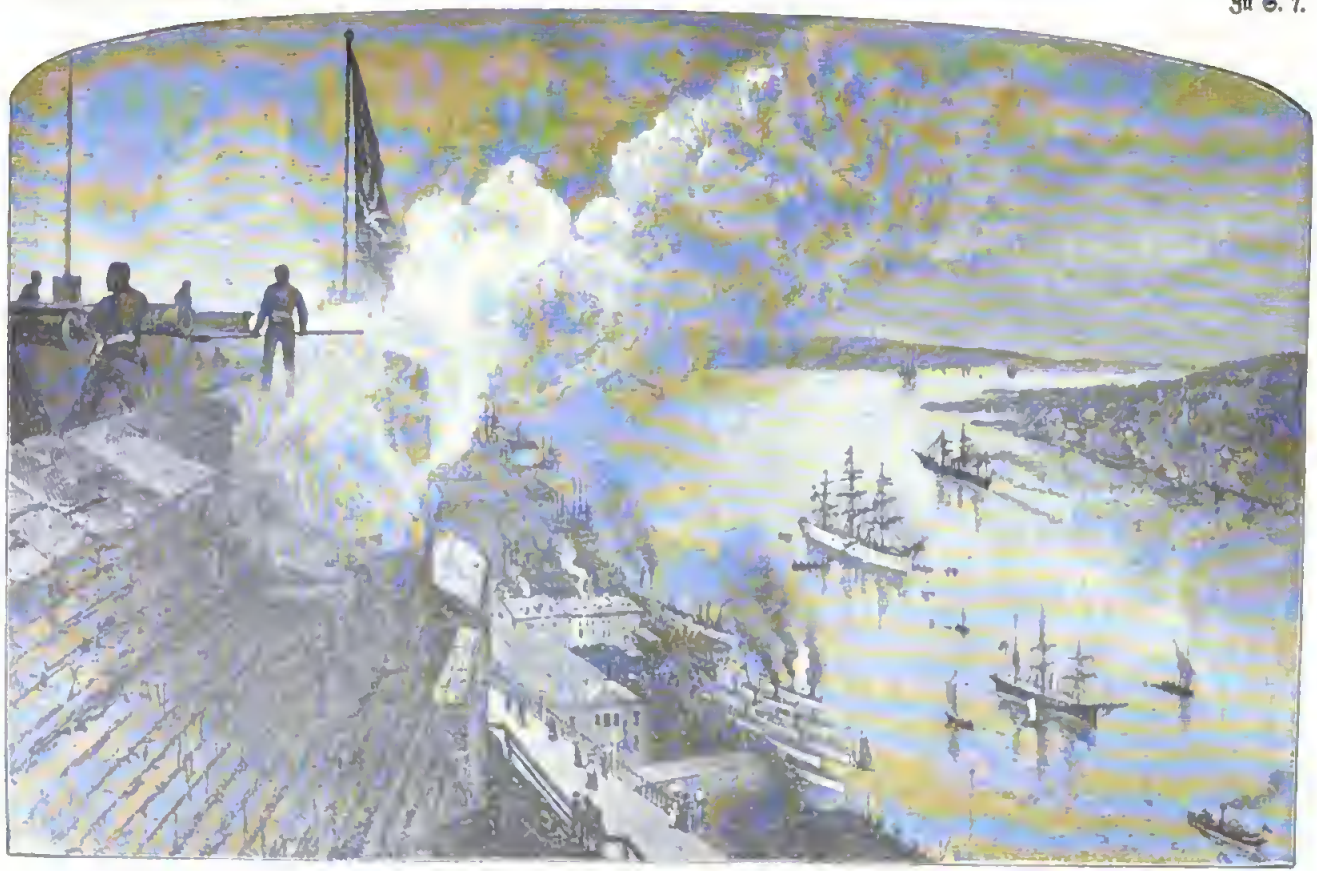


Fig. 4. Blick von der Citadelle zu Quebec auf den St. Lorenz.

Seen den größten Waſſerſturz der Erde, den Niagara, an! Unwillkürlich wird man bei dieſen Betrachtungen zu Superlativen hingeriſſen, in denen ja die Bewohner Nordamerikas ſich ſo ſehr gefallen, die aber zum wenigſten in dieſem Falle vollſtändig ihre Berechtigung haben. Ja, man wäre ſogar geneigt, ſie noch weiter fortzuſetzen, wenn das Panorama von Quebec, dieſer Portierloge des Kontinents, ſich zum erſtenmale vor unſeren Blicken entrollt. Wäre Quebec in Europa gelegen, es würde auch hier zum Zielpunkt der Touriſten aus aller Herren Ländern werden; denn ſeine Lage auf und an den ſteil aus dem St. Lorenz emporſtrebenden Klippen iſt in der That unvergleichlich ſchön. Die ſchottiſche Hauptſtadt, welcher Quebec in Bezug auf ſeine Anlage ähnelt, und deren Paläſte, Tempel und Denkmäler ſo maleriſch auf den grotesken Felſen um die Stadt oder in den tieferen Thaleinſchnitten gelagert ſind, hat einen großen ſceniſchen Nachteil: ſie beſitzt kein Waſſer. Der weite Meerbuſen des Forth iſt von Edinburg aus unſichtbar, und ſonſt iſt weder See noch Fluß vorhanden, die Landſchaft einigermaßen zu beleben. Quebec hingegen hat ſeinen St. Lorenz.

Steil ſteigen an beiden Ufern des tiefblauen Stromes drohende Felsklippen empor, auf dem Südufer die Höhen von Lévis, ihnen gegenüber das trutzige Kap Diamant, gekrönt von den Baſtionen und Wällen der Citadelle Quebecs, dieſes Gibraltars der Neuen Welt. Die Stadt ſelbſt liegt auf einem langgeſtreckten Felſenrücken, der ſich zwiſchen dem St. Lorenz und ſeinem Nebenfluſſe, dem St. Charles, einkeilt. Dort, ſowie auf dem ſchmalen Landſtreifen zwiſchen Strom und Felſen, am Fuße des letztern, auf den ſteilen Hängen wie auf den kleinen Felsterraſſen, die ſie unterbrechen, drängen ſich die Häuſer zuſammen, neſteln auf jedem irgendwie benützbaren Baupläßchen, oder kauern verſteckt in tiefen Schluchten — ein ſeltſamer Anblick in einem Lande, das für die Beſiedelung nahezu acht Millionen Quadratkilometer Flächenraum darbietet und im Durchſchnitt keine zwei Bewohner auf den Quadratkilometer aufzuweiſen hat! Wie in Edinburg, ſo werden auch hier dieſe kunterbunt zuſammengeworfenen Häuſermengen durch hohe, dräuende Baſtionen und nackte Felsſtürze unterbrochen. Allerdings mildern wieder kleine Gartenanlagen und grüne Raſenflächen das ſonſt zu düſtere Bild. Oben der einſame, graue Schädel des weit in den Strom vorſpringenden Kaps, unten auf dem Strome ſelbſt das regſte Leben, zahlloſe Dampfer aller Größen, Barken, Fähren, mächtige Flöße. All dieſe Gegenſätze vereinigen ſich zu einem Bilde, wie man es wohl von der geſchickten Hand eines Dekorationsmalers auf einer Theaterleinwand, aber nicht in Wirklichkeit auf einen Felſen dieſes „großen, einſamen Landes“ hingeſetzt erwarten würde.

Quebec iſt faſt durchaus franzöſiſch, vielleicht mehr noch als ſeine normanniſchen Städteſchweſtern, als Havre oder Dieppe oder Boulogne, ein

franzöſiſcher Rübezahl unter den engliſchen Städten Kanadas. Man kann ſich in Europa kaum vorſtellen, welch fremdartigen Eindruck dasſelbe auf den Reiſenden macht. Wäre es nicht eigentümlich, drunten unter dem tiefblauen, ſonnigen Himmel des mittägigen Frankreichs, zwiſchen Avignon und Tarascon, Tarbes und Carcaſſonne, eine luſtig emporſtrebende, telephonierende, telegraphierende, moderne Yankee-Stadt aus dem amerikaniſchen Weſten, mit lauter Amerikanern darin, anzutreffen? Einen ähnlichen Eindruck macht Quebec auf den Reiſenden, der das große amerikaniſche Feſtland durchſtreift, der überall in dieſem Lande der Einförmigkeit nur engliſch-amerikaniſches Weſen, engliſche Sprache, amerikaniſch-moderne Einrichtungen getroffen hat, und nun plötzlich aus dem Lande der Zukunft in eine ſolche Stadt der Vergangenheit, aus einer modern-angloſächſiſchen Republik in eine franzöſiſche Königsſtadt früherer Jahrhunderte kommt. Die engen, gewundenen Gäßchen mit ihren verwitterten, verfallenen Häuſerfronten zu beiden Seiten, die winzigen blinden Fenſterchen, die ſteilen hohen Manſardendächer, die hie und da nach der Anhöhe ſteil emporführenden düſteren Treppen, das holperige Pflaſter, über welches die alten Calèches lärmend hinwegraſſeln, endlich die Einwohner ſelbſt in ihrer normänniſchen Nationaltracht — verſetzen uns viel eher nach Rouen oder Breſt, denn an die Pforte der Neuen Welt. In dieſem Winkelwerk von Straßen findet ſich der Fremde ſchwierig

Fig. 5. Straßenbild von Quebec.

zurecht; denn war ſchon das Quebec des 17. Jahrhunderts ein Labyrinth, ſo erſchwerte die Eigentümlichkeit ſeiner Lage auch in ſpäteren Jahrzehnten den Bau geradliniger, ebener Straßen. Sie mußten ſich den Felſen, den Senkungen und Thälern anſchmiegen, und ſo entſtand das heutige Häuſergewirr, unterbrochen hier und dort von einer alten Kirche, von Seminarien

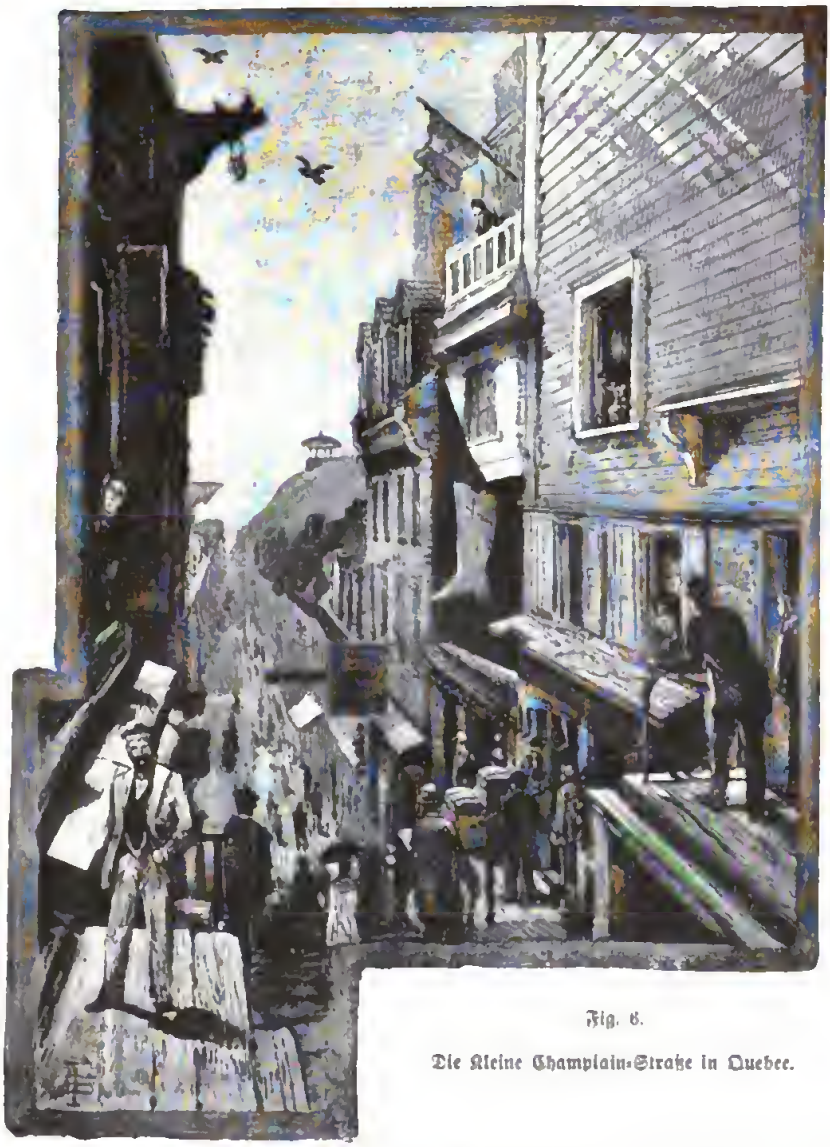


Fig. 6.

Die Kleine Champlain-Straße in Quebec.

oder Klöſtern, oder von irgend einem Marktplatz, auf welchem verwitterte Akadierinnen ein ähnliches Kauderwelſch ſchnattern, wie die Fiſchhändlerinnen auf dem Markt von Dieppe. — Weiterhin ſchmutzige Docks, in denen Walfiſchfänger und alte, dickbäuchige Segelboote liegen, bemannt mit breitſtämmigen Matroſen mit der roten Wollmütze und den blauen Jacken, wie

ſie ihre Brüder in der Normandie noch heute tragen. An manchen Stellen wurde der Bauplatz für die Häuſer aus dem Felſen ausgeſprengt, ſo daß das Mauerwerk ſich vollſtändig an die kahlen Wände lehnt, die bis zu 100 m darüber ſenkrecht emporſteigen. In manchen Gäßchen halten moriſche Stützbalken die Mauern der gegenüberſtehenden Häuſer mühſam in ihrer aufrechten Stellung. Ein Gewirr von Schnüren zieht von Fenſter zu Fenſter, von Balken zu Balken und trägt die Wäſche des ſonderbaren hier wohnenden Völkchens zum Trocknen.

Ein mühſamer Aufſtieg über die ſteilen, gewundenen, feuchten Treppen bringt uns aus dem Hafen mit ſeinem ſtattlichen Zollhauſe in einen beſſern, vornehmern Stadtteil mit Gärten und Promenaden, die vermöge ihrer Großartigkeit faſt ebenſo überraſchend auf uns einwirken wie der untere Stadtteil durch ſeinen Verfall. Hier, an die 100 m über dem Fluß erhaben, ſtreckt ſich eine breite, durch maſſive Mauern und Pfeiler geſtützte Terraſſe einer Senkung in dem Felſen entlang bis zu einem mächtigen Abſturz, auf deſſen Gipfel, abermals an die 100 m über der Terraſſe erhaben, die grauen Wälle und Baſtionen der Citadelle von Quebec ruhen. Eine herrlichere Promenade als dieſe weite, dem ehemaligen Generalgouverneur von Kanada, Lord Dufferin, zu Ehren benannte Terraſſe haben wohl wenige Städte aufzuweiſen. Man denke ſich den Corſo Vittorio Emanuele von Neapel oder die Hradſchiner Terraſſe von Prag doppelt ſo breit, dreimal ſo belebt und mit kleinen, zierlichen, flaggengekrönten Pavillons geſchmückt, ſo erhält man ein annäherndes Bild der Dufferin Terrace. Auf der einen Seite der ſteile Felsabſturz mit dem breiten, herrlich blauen St. Lorenz zu Füßen, auf der andern Seite ſtolze Gebäude, von Gärten und Parks eingerahmt — in der Mitte der Gouverneurspalaſt mit dem dazu gehörigen öffentlichen Garten, in welchem der hohe Obelisk zu Ehren der zwei Helden Wolfe und Montcalm mit ſeiner Spitze über den Gipfel der Bäume hinwegragt. Dort, auf den heute ſo ſchön überſchatteten Promenaden, befand ſich einſtens das Zeltlager der tapferen Huronen, nachdem Tauſende von ihnen den Tomahawks der wilden Irokeſen zum Opfer gefallen waren. Nichts, nicht ein Stein, nicht eine Zeltſtange von ihnen, iſt mehr übrig. Auf dem weiten Plateau an dem einen Ende der Terraſſe dehnt ſich der vornehmere, aber ebenſo durchaus franzöſiſche Stadtteil von Quebec aus mit ſeinen zahlreichen Kirchen und Türmen und dem impoſanten Gebäude der Laval-Univerſität, dieſes Bollwerks echt katholiſchen, altfranzöſiſchen Geiſtes in der Neuen Welt. Ueber dem andern Ende der Terraſſe hingegen ruht die Citadelle mit ihren kanonengeſpickten Mauern, das Bollwerk engliſcher Macht. Und zwiſchen beiden, gegen Süden zu, das wunderherrliche Flußpanorama mit den Höhen von Point Lévis am ſüdlichen Ufer, mit hübſchen Dörfern und Farmen hier und dort, das Städtchen Lévis mit ſeinen altertümlichen Häuſern uns gerade gegenüber.

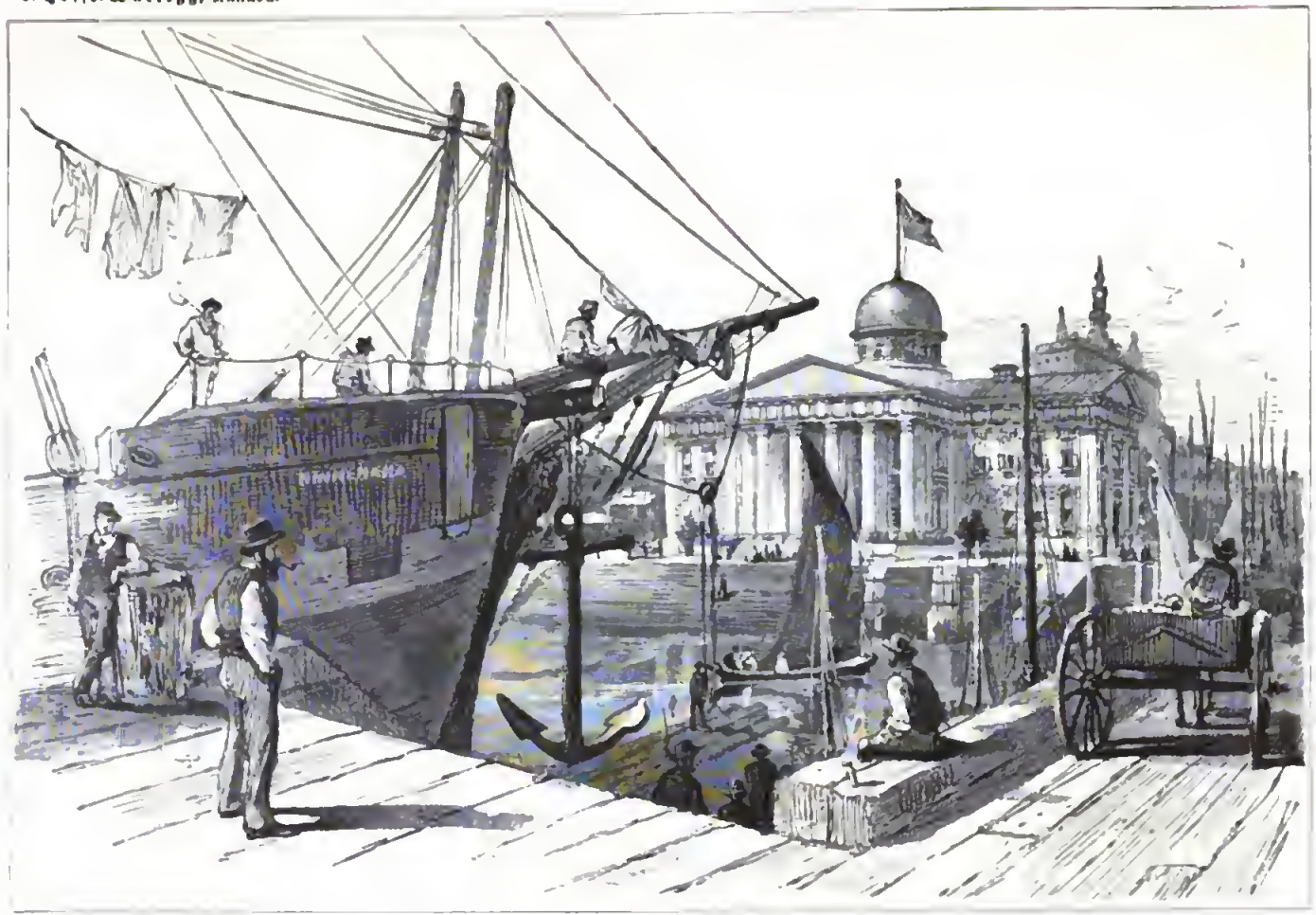


Fig. 7. Das Zollhaus in Quebec.

Die prachtvolle Lage und Umgebung von Quebec entſchädigt den Fremden wie den franzöſiſchen „Habitant“ reichlich für den verhältnismäßigen Mangel an großen, monumentalen Plätzen, Paläſten und ſtädtiſchen Sehenswürdigkeiten. Quebec beſitzt deren nur wenige; was davon vorhanden iſt, bildet den Sitz von Schulen, Spitälern, Klöſtern und Kirchen.

Fig. 8. Altes Haus in Point Lévis.

Quebec iſt eine vorwiegend katholiſche Stadt, ein amerikaniſches Rom. Der kirchliche Geiſt, den der erſte Apoſtoliſche Vikar von Kanada und ſpätere Titularbiſchof von Quebec, Mſgr. Francis de Laval-Montmorency (1658, bezw. 1674—1688; geſtorben 1708), eingepflanzt, lebt hier noch heute fort in ungeſchwächter Jugendkraft und durchdringt alle häuslichen und öffentlichen Verhältniſſe. Von Biſchof Laval ſtammen vor allem die

altersgraue Kathedrale, die ſogenannte Baſilika, in deren Mauern die Helden und Märtyrer der kanadiſchen Miſſion für die Bekehrung der Huronen und Iroleſen gebetet haben, und die Hauptpflanzſtätten kirchlichen Lebens, das Kleine und das Große Seminar. Ihm zu Ehren iſt die neue, im Jahre 1852 eröffnete Hochſchule, deren gewaltiger, fünfſtöckiger Bau in beherrſchender Lage über ſeine ganze Umgebung hinausragt, die Laval-Univerſität benannt. Lavals thatkräftigem Beiſpiele haben ſeine Nachfolger wie die verſchiedenen geiſtlichen Genoſſenſchaften auf das rühmlichſte nachgeeifert und eine Reihe von Unterrichts- und Wohlthätigkeitsanſtalten geſchaffen, die uns mit Bewunderung ob der unermüdlichen Leiſtungen der unter ſo vielen Vorurteilen leidenden „toten Hand" erfüllen muß.

Die meiſten Wohngebäude der Stadt ſind ärmlich, alt, zerfallen; was die öffentlichen Bauten anbelangt, ſo iſt wohl der beachtenswerteſte Teil der Stadt die Strecke zwiſchen der Porte St. Louis, einem der drei noch vorhandenen Thore der alten feſten Stadtumwallung, über die Place d'Armes nach der Rue Buade. In der Nähe des noch von alten, feſten normanniſchen Türmen flankierten St.-Louis-Thores erheben ſich die koloſſalen Mauern des neuen Parlamentspalaſtes der Provinz Quebec, weiterhin das St.-Louis-Hotel, die hübſchen Gebäude der Place d'Armes und das neue Poſtamt an der Stelle des bis vor kurzem hier noch vorhandenen alten Poſtamts, von den Franzoſen kurzweg Chien d'Or (der goldene Hund) genannt. Dieſer „goldene Hund" iſt unter den zahlreichen Sagen von Alt-Quebec eines der volkstümlichſten Gebilde. Er pflanzt die Kunde fort von den Leiden eines alten franzöſiſchen Kaufmannes Namens Philibert, der einſtens in dem alten Poſtgebäude gewohnt hatte und durch einen der früheren franzöſiſchen Intendanten um einen großen Teil ſeiner Habe gekommen war, ohne daß er ſich Recht wider ihn verſchaffen konnte. Aus Rache ließ er über ſeinem Hausthore das vergoldete Standbild eines Hundes anbringen mit der folgenden Inſchrift:

Je suis un chien qui ronge l'os;
En le rongeant, je prends mon repos.
Un temps viendra qui n'est pas venu,
Que je mordrai qui m'aura mordu[1].

Aus Pietät wurden der goldene Hund und die obige Inſchrift auch auf dem neuen Poſtgebäude angebracht, um nunmehr eines der Wahrzeichen des heutigen Quebec zu bilden.

[1] Ich bin ein Hund und nag' am Knochen zu,
Das Nagen giebt mir meine Ruh'.
Einſt kommt die Zeit, da wendet ſich das Blatt:
Dann beiß' ich den, der mich gebiſſen hat.

Fig. 9. Die Basilika von Quebec.

Von der großen Terraſſe der Citadelle kann man an klaren Tagen in weiter Ferne den weißen Sprühregen der Montmorency-Fälle wahrnehmen, das großartigſte, maleriſchſte Naturwunder in der ſchönen Umgebung von Quebec. Eine angenehme Fahrt in einer der alten franzöſiſchen Miet-Calèches bringt uns in weniger als einer Stunde nach dem ſteilen, an 90 m hohen Vorgebirge, über welches der waſſerreiche Montmorency in wundervollem Bogen nach dem St.-Lorenz-Strom hinabſtürzt. Höher als der Niagara-Fall und in ſchönerem, abwechslungsreicherem Rahmen als dieſer, bietet er einen in der That überwältigenden Anblick dar, obſchon er ſich hinſichtlich der Waſſermenge nicht im entfernteſten mit demſelben vergleichen läßt. Einige kleinere Fälle umrahmen den breiten weißen Giſcht des großen Hauptfalles. Hoch oben an ſeiner Krone erheben ſich zwei einſame, maſſive Steintürme, Denkmäler einer traurigen Begebenheit. Sie waren die Pfeiler einer großen Hängebrücke über den Waſſerſturz, die bald nach ihrer Erbauung zuſammenbrach und einige Paſſanten mit in die Tiefe riß. Die Brücke wurde nicht wieder erbaut, aber die Türme ſtehen noch heute — die weithin ſichtbaren Markſteine des Falles.

Schöner noch als im Sommer erſchienen mir die Montmorency-Fälle im Winter. Noch in den letzten Tagen des vorigen Dezember (1886) ließ ich mich während eines eiſigen, von den verſchneiten Einöden Labradors herüberblaſenden Nordwindes nach den Fällen kutſchieren und hätte den Ausflug beinahe mit einer erfrorenen Naſe bezahlt. Sonderbarerweiſe fährt man in Quebec wie in ganz Kanada während der wärmern Jahreszeit in geſchloſſenen Kutſchen, im Winter aber, bei der eiſigſten Kälte, in offenem Schlitten! Allerdings ſind dieſe Schlitten mit guten, warmen Pelzen förmlich beladen, aber für den Naſenſchutz iſt noch kein Kraut — kein Biberfell gewachſen. Es war ein furchtbar kalter Tag — das Thermometer ſtand auf negativ zwölf Grad Fahrenheit —, allein es war der letzte meines Aufenthaltes in Quebec, und ich wollte nicht fort, ohne die große toboggan slide (Schlittenbahn) der Montmorency-Fälle geſehen zu haben. Zudem iſt die Fahrt äußerſt intereſſant: durch die alten Thore der Stadt, an den runden, kanonengeſpickten Steintürmen der Citadelle vorbei und über das hiſtoriſche Abrahamfeld, auf welchem das Schickſal Kanadas entſchieden wurde. Zu meinen Füßen tief unten im Thale wälzte der mächtige St. Lorenz ſeine gewaltigen Eismaſſen dem Ocean zu. Die winterliche Eisdecke der fünf kanadiſchen, an 770000 qkm großen Seen muß den St. Lorenz, dieſes Rinnſal der Gletſcherſtröme aus der Eisperiode, paſſieren; da treiben dann die Eisfelder in unendlicher Folge herab, und obſchon ſie auf den Waſſerſtürzen des Niagara und der Lachine Rapids zerbröckelt werden, frieren ſie bei der grauſigen Kälte doch wieder zuſammen und bedecken während des Winters den Strom von Ufer zu Ufer mit Schollen, die oft tief unter

die Oberfläche hinabreichen. Bei Quebec findet ein fortwährender Kampf zwiſchen ſolchen Eismaſſen und den bis hierher dringenden Flutwellen des Meeres ſtatt. Der St. Lorenz friert deshalb hier auch niemals zu. Langſam treiben die zerſtückten Blöcke, Trümmmer bis zu 30 t Gewicht, den Strom herab; kaum ſind ſie aber an den kahlen, einſamen Felſen von Anticoſti angelangt, ſo ſtaut ſie die andringende Meeresflut wieder auf und treibt ſie ſtromaufwärts gegen Quebec zurück. So werden die reiſemüden Eisberge, Spielbälle zweier Gewalten, den mächtigen Strom hinauf- und wieder herabgeſchwemmt, bis ſie endlich die Küſten Neufundlands erreichen und dort, von den Ausläufern des warmen Golfſtroms beleckt, wieder zu dem werden, aus dem ſie entſtanden ſind. Kein Schiff, und wäre es auch einer der modernen überſeeiſchen Leviathane, könnte während dieſes mehrmonatigen Eisganges den St. Lorenz hinauf nach Quebec gelangen. Der Hafen der Stadt ſelbſt iſt zugefroren, und Quebec hört mit Anfang November auf, Seehafen zu ſein.

Das Hochplateau unterhalb Quebec, auf welchem die franzöſiſch-engliſche Entſcheidungsſchlacht vor etwa 130 Jahren geſchlagen wurde, fällt ſteil gegen den St. Lorenz ab. Drunten an und auf dem Strome lag der engliſche General ſechs Wochen lang unthätig, krank, unfähig, die von Montcalm beſetzten Höhen zu nehmen. Da endlich entdeckte ein Offizier einen engen, faſt ſenkrecht zu dem Plateau emporführenden Saumpfad. Wolfe ließ durch Kapitän Cook, welcher nachher durch ſeine Entdeckungsfahrten ſo berühmt geworden, zur Nachtzeit an der entgegengeſetzten Seite einen Scheinangriff ausführen, inzwiſchen aber erklommen 8000 Engländer die als unzugänglich geltenden Höhen. Am Morgen des 13. September 1759 ſtanden die Rotröcke in Schlachtordnung vor Quebec, und am Abend desſelben Tages war die Weltgeſchichte in andere Bahnen gelenkt: Nordamerika hatte aufgehört, franzöſiſch zu ſein, und es war der Grundſtein gelegt zu der heutigen Dominion Kanada wie auch zu den heutigen Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Mit ſeltſamen Gefühlen ſtand ich in dem Schneegeſtöber, von dem eiſigen Nordwind bis auf die Knochen durchblaſen, vor dem einfachen Obelisk, der das Schlachtfeld bezeichnet, während mein franzöſiſcher Kutſcher im altnormänniſchen Patois ſeine Fremdenführer-Leier herunterplapperte. Vor einigen Jahren war ich auf einer geſchichtlich faſt ebenſo merkwürdigen Stelle geſtanden: in Neu-Orleans, dieſem einſtigen ſüdlichen Bollwerk des Franzoſentums in Nordamerika; dort hatte ſich ein ähnliches Stückchen Weltgeſchichte zugetragen.

Im Jahre 1759 war Frankreich Herr des Kontinents von Nordamerika. Über Millionen von Quadratkilometer, von Labrador bis an die Weſtſpitze des Oberen Sees, von Neu-Orleans aufwärts bis an die Quellen des

Mississippi, erstreckte sich die Herrschaft des bourbonischen Lilienbanners, und Nordamerika war auf dem besten Wege, zu einem überseeischen Neu-Frankreich zu werden, zwanzigmal so groß wie das Mutterland. Da wird die Schlacht von Quebec geschlagen, und Millionen von Quadratkilometer fallen zur englischen Krone; 50 Jahre später verschachert Napoleon die französische Südhälfte des Kontinents um 20 Millionen Dollars, und von dem französischen Weltteil ist heute nichts mehr übrig als zwei winzige Inselchen südlich von Neufundland, St. Pierre und Miquelon! Der Obelisk auf dem Schlachtfelde von Quebec erschien mir wie der Grabstein der Franzosenherrschaft in Nordamerika; als Inschrift sollte man hier in den Stein meißeln: „Hier ruht ein französischer Weltteil begraben." Aber auf die andere Seite des Obelisken könnte man mit ebensoviel Recht in goldenen Lettern die Worte setzen: „Hier wurde ein angelsächsischer Weltteil geboren."

3. Die Französisch-Kanadier.

Die französischen Blätter haben sich in den letzten Jahren, namentlich gelegentlich des Mestizen-Aufstandes in Kanada, wieder vielfach mit der gegenwärtigen Lage, sowie mit der Zukunft ihrer Stammesbrüder in der „Nouvelle France", wie Kanada ja einstens hieß, beschäftigt und ganz wunderbare Dinge von den Fortschritten der französischen Rasse in den Hudsonsbai-Ländern, ihrer erstaunlichen Vermehrung und ihrem zähen Festhalten an der französischen Sprache und den französischen Sitten hören lassen. Wieder wurde viel über die Zusammengehörigkeit der Franzosen und der Akadier gepredigt und mit begreiflicher Gefühlsduselei ein engerer geistiger Anschluß an den „verlassenen Stamm" jenseits der Atlantis empfohlen. Abgeschreckt durch ihre vielen verunglückten Kolonisationsversuche, klammern sich die Franzosen in Frankreich zur Befriedigung ihrer Eitelkeit gern an die Kanadier, und wenn ihnen ihre Unfähigkeit zu kolonisieren, ihre geringe Vermehrung und ihr allmähliches Zurückbleiben in dem Wettlauf der Nationen vorgeworfen wird, so muß immer wieder Kanada herhalten, dem man in 50 Jahren eine französische Bevölkerung von 40—50 Millionen Seelen in Aussicht stellt. Das ist die Ansicht aller französisch-patriotischen Reisenden der letzten Jahre. Henry de Lamothe, Gustav de Molinary, Jules Leclerq, ja selbst der schwarzseherische Prevost-Paradol sprechen sich in dieser Weise aus. Mein Reisegefährte, Henry de Lamothe, äußert sich beispielsweise in seinem Werke „Cinq mois chez les Français en Amérique" folgendermaßen über die Kolonisation des großen Nordwestens, also des Stromgebietes des Assiniboine und des Saskatschewan: „Wenn unsere Rasse gegenüber ihrer angelsächsischen Rivalin in Kanada das augenblickliche Verhältnis aufrecht erhält, so wird eines Tages eine neufranzösische Nation von 40 Millionen Seelen das

Gebiet nördlich der kanadiſchen Seen bewohnen. Deshalb ſollten wir unſer Augenmerk ein wenig vom alten Europa abwenden, wo die geringe Ausdehnung unſeres Territoriums und die ſchwache Zunahme unſerer Bevölkerung uns in künftigen Generationen zu einer ſekundären Rolle im Rate der Völker verurteilen werden."

Die Zunahme der franzöſiſchen Bevölkerung in Kanada iſt in der That auffallend ſtark. Als Neu-Frankreich an England abgetreten wurde, alſo 1763, zählte es nicht mehr als 60 000 franzöſiſche Koloniſten, zumeiſt Normannen, Bretonen und Gascogner. Obſchon nun die Einwanderung ſeither vollſtändig aufhörte, ja ſogar eine beträchtliche Rückwanderung der beſſeren Elemente nach Frankreich ſtattfand, zählen die franzöſiſchen Kanadier heute, alſo nach 120 Jahren, in Kanada allein $1^1/_2$ Millionen Seelen und in den Vereinigten Staaten, insbeſondere in Neu-England, nahezu $^1/_2$ Million. Die Geſamtbevölkerung Kanadas iſt augenblicklich $4^1/_2$ Millionen; die Franzöſiſch-Kanadier bilden ſomit einen Drittteil der Einwohner, in der Provinz Quebec und der anſchließenden Halbinſel Gaspé ſogar neun Zehntel der Bevölkerung. Dabei wird allgemein ihr zähes Feſthalten an altfranzöſiſchen Sitten und Gebräuchen wie an der franzöſiſchen Sprache gerühmt. Sie vermengen ſich nicht mit den Angloſachſen, bilden feſte Gruppen, haben ihre Kirchen, ihre Zeitungen, ihre Schulen und Univerſitäten. Sie vermehren ſich, wie eben bemerkt, in erſtaunlichem Maße. Familien mit 12—18 Kindern ſind die Regel, ja ich wurde gelegentlich einer Dampferreiſe auf dem Ottawa-Fluß einer Dame vorgeſtellt, welche Mutter von 25 Kindern war. Das 25. Kind eben dieſer Mutter iſt aber der augenblickliche Unterrichtsminiſter in Quebec.

Fig. 10. Ein franzöſiſch-kanadiſcher „Habitant".

Es gewinnt also in der That für den ersten Augenblick allen Anschein, als ob die patriotischen Erwartungen bezüglich eines französischen Kanada mit der Zeit in Erfüllung gehen müßten. Aber dennoch kann mit Bestimmtheit behauptet werden, daß die französische Rasse und die französische Sprache in Kanada keine Zukunft haben und daß sie mit der Zeit im Strome der angelsächsischen Invasion vollständig verschwinden werden. Die einzigen Gegenden, wo sie auch nach Jahrzehnten und vielleicht sogar nach Jahrhunderten Aussicht haben, sich zu erhalten, sind die Halbinsel Gaspé und die Länderstriche zu beiden Seiten des St.-Lorenz-Stromes, nördlich von Quebec. In Montreal, in den Provinzen Ontario, Manitoba und im Nordwesten werden sie binnen kurzer Zeit von den Angelsachsen verdrängt und mit ihnen vermengt sein. Die lateinischen Rassen können in den neu erschlossenen Ländern der gemäßigten Zonen nicht mit den angelsächsischen wetteifern. Wie der Staub von einem Spiegel werden sie mit der Zeit von den Angelsachsen hinweggeblasen, weggewischt, ohne außer dem Namen auch nur eine Spur zurückzulassen. Und die französischen Kanadier werden davon keine Ausnahme machen. Auf den großen Verkehrswegen, längs der Eisenbahnen, Flüsse und Kanäle, werden sie zuerst verschwinden, nicht etwa zurückgedrängt, sondern einfach aufgesogen. Als die Engländer zuerst kleine Teile Amerikas zu besiedeln begannen, war die östliche Hälfte des Kontinents, von Louisiana den Mississippi entlang bis über die kanadischen Seen hinauf, unbestreitbar französisch; die westliche Hälfte, von den Prairien bis zum Stillen Ocean, war spanisch; in New-York saßen die Holländer fest, weiter nördlich die Schweden. Wo sind diese Nationen heute?

Solange als die Franzosen in Kanada ein Drittel oder auch nur ein Viertel der Gesamtbevölkerung bleiben werden, wird man auch auf sie die gleiche Rücksicht nehmen wie augenblicklich, wo die französische Sprache im Parlament zu Ottawa mit der englischen gleichberechtigt ist und die Staatsurkunden in beiden Sprachen veröffentlicht werden. Aber dieses Verhältnis wird nicht dasselbe bleiben. Nicht nur, daß die Vermehrung der französischen Kanadier aus sich selbst heraus nicht in dem gleichen Verhältnis fortschreiten wird: sie werden auch allmählich, von den großen Städten beginnend, ihre Sprache verlieren, und von diesem Zeitpunkt an können sie auch nicht mehr als Franzosen betrachtet werden.

Man kann den Rückschritt französischen Wesens schon jetzt überall — nur die Provinz Quebec und einzelne benachbarte Grafschaften ausgenommen — wahrnehmen. Beginnen wir im Westen. Die Stromgebiete des Saskatschewan und des Assiniboine waren noch vor 10 Jahren ebensogut französisch, wie es Manitoba war. Die Voyageurs, die Mestizen und Indianer sprachen neben dem Indianischen nur Französisch, sie gaben den Seen und Flüssen ihre Namen, ja die schottischen und englischen Angestellten der Hudsons-

bai-Gesellschaft mußten Französisch lernen, um in dem endlosen Gebiete ihren Geschäften nachgehen zu können. Die Red-River-Eisenbahn, welche von dem volkreichen Wisconsin und Minnesota nach Manitoba gebaut wurde, fuhr wie eine Lanzette in das Herz französischen Wesens ein. Neben dem französischen Kirchdorf St. Boniface entstand die angelsächsische Handelsstadt Winnipeg, ebenso rein englisch, ja amerikanisch, wie St. Paul oder Minneapolis. Ich habe wochenlang in Winnipeg verweilt, ohne ein französisches Wort zu hören. Selbst in den nördlichen Urregionen haben der französische Metis und der Indianer Englisch gelernt, aber der englische Metis spricht kein Französisch mehr, wie früher. Wenn ich in Winnipeg, gestützt auf frühere Reisewerke und Karten, noch vom „Souris-Fluß", vom „Lac des Bois", von „Deux Rivières" und „Bois Blanc" sprach, verstand man mich nicht mehr. Sogar die Fluß- und Städtenamen hatten sich in englische verwandelt: aus dem Souris war der Mouse River, aus Lac des Bois — Lake of the Woods, aus Deux Rivières — Two Rivers, aus Bois Blanc — White Wood geworden. Das Franzosentum westlich der kanadischen Seen ist heute schon erdrückt, und der jüngste Aufstand der französischen „Bois-brûlés" oder Mischlinge hat ihm erst recht den Garaus gemacht. Weiter östlich, zwischen dem Winnipeg-See und dem St.-Lorenz-Strom, dehnt sich die große, fruchtbare und volkreichste Provinz Kanadas, die Provinz Ontario, aus. Vor 50 Jahren waren auch hier die Franzosen in der Mehrheit. Die Eisenbahnen, Flüsse, Kanäle erleichterten den Verkehr mit dem großen angelsächsischen Nachbarlande; die Städte von Ontario: Toronto, London, St. Catherine, Belleville, Hamilton u. s. w., wurden von Engländern und Yankees bevölkert, und heute zählt die Provinz 2 Millionen Seelen, worunter nur 100 000 Franzosen. Ja sogar die Deutschen sind in der Provinz Ontario heute doppelt so zahlreich als die Franzosen, nämlich 200 000 Seelen stark.

Nördlich und nordöstlich von Ontario, zu beiden Seiten des St. Lorenz bis hinauf gegen die Hudsonsbai, erstreckt sich die Provinz Quebec, welche bis auf die jüngste Zeit als urfranzösisch galt. Von den $1^1/_3$ Millionen Einwohnern, welche sie im Jahre 1871 hatte, waren nahezu 1 Million Französisch-Kanadier. Zehn Jahre später, 1881, betrug die Gesamtbevölkerung 1 400 000 Seelen, von denen nur 1 073 000 Französisch-Kanadier. Innerhalb der letzten 10 Jahre war also der Prozentsatz der Franzosen von 83 Prozent der Gesamtbevölkerung auf 70 Prozent herabgesunken. In dieser Zahl sind auch alle jene Französisch-Kanadier mit inbegriffen, welche sich im Geschäftsverkehr nur mehr der englischen Sprache bedienen.

Quebec ist heute die einzige Provinz, in welcher sich die Franzosen in der Mehrheit befinden; denn in dem an die Vereinigten Staaten grenzenden Neu-Braunschweig, in Neu-Schottland und auf der Prinz-Eduards-Insel sind

ſie ſchon längſt in verſchwindenden Minderheiten. In den beiden genannten Provinzen ſtellte ſich das Verhältnis 1871 und 1881, wie folgt:

	1871		1881
Neu-Braunſchweig	285 000	Geſamtbevölkerung	321 000
	44 000	Franzoſen	46 000
	4 500	Deutſche	7 000
Neu-Schottland	387 000	Geſamtbevölkerung	440 000
	32 000	Franzoſen	41 000
	31 000	Deutſche	42 000

Daß dieſe unter einer ſo erdrückenden angloſächſiſchen Bevölkerung zerſtreuten Franzoſen gänzlich ihre Nationalität und ihre Sprache verlieren, iſt wohl nur die Frage mehrerer Generationen; aber auch Quebec ſelbſt wird ſeine franzöſiſche Mehrheit verlieren, ſobald die eigentümlichen Verhältniſſe, welche heute das franzöſiſche Element aufrecht erhalten, verſchwunden ſein werden. Die ganze Erziehung in den franzöſiſchen Lehranſtalten des Landes iſt für die Neue Welt eine viel zu abſtrakte. Ihren klaſſiſchen Studien ſtellen die durchaus auf das praktiſche Leben hinarbeitenden angloſächſiſchen Schulen überwiegend praktiſche Wiſſenſchaften, Handwerke, Induſtrien, „the art of money making“ (die Kunſt Geld zu machen), gegenüber. Der größte Theil des Handels, Reichtum, Induſtrie, Unternehmungsgeiſt ruhen in den Händen der Angloſachſen. Sie bauen Eiſenbahnen und Kanäle, legen Fabriken und gewerbliche Anſtalten an, beherrſchen das Kapital und das ganze Bankweſen; die Angeſtellten ſind durchwegs engliſchen oder ſchottiſchen Urſprungs, und gelangt wirklich ein Franzöſiſch-Kanadier zu einer einflußreichen, gewinnbringenden Stellung, ſo konnte er dies nur durch die Annahme angloſächſiſchen Weſens, durch das Aufgeben der altfranzöſiſchen Überlieferungen. Aber auch in örtlicher Hinſicht herrſcht die gleiche Trennung zwiſchen dem germaniſchen und dem lateiniſchen Elemente, gerade ſo, wie ich ſie in New-Orleans oder St. Louis beobachtet hatte. In Montreal, dieſer zweifellos ſchönſten und vornehmſten Stadt des nordamerikaniſchen Kontinents, iſt der Kampf der beiden Nationen um die ſociale und induſtrielle Hegemonie längſt zu Gunſten der Engländer und Schotten entſchieden, die Franzoſen ſind aus den vornehmen Stadtteilen, aus den großen Geſchäftsvierteln verdrängt, und nur ſelten begegnet man auf den Firmatafeln an den prachtvollen Handelspaläſten einem franzöſiſchen Namen. Und doch ſind unter den 150 000 Einwohnern von Montreal nicht weniger als die Hälfte Franzoſen. Um ihnen zu begegnen, muß man ſich aus der obern Stadt nach den Ufern des St. Lorenz hinab begeben. Dort, in den engen, düſteren, ſchmutzigen Gäßchen des alten Montreal, wohnt die franzöſiſche Bevölkerung; es iſt eine Art Faubourg du Temple oder de St. Antoine im Vergleich zu den monumentalen, großartigen Straßen und Plätzen der obern Stadt.

Hier wohnen die Abkömmlinge der Akadier, der legitimistischen Auswanderer früherer Jahrhunderte, der Sprache, den Sitten und Anschauungen der Väter so getreu, wie man dies heute etwa noch in der Gascogne oder der Auvergne antrifft. Das Kleingewerbe und der Kleinhandel ruhen in ihren Händen. Sie leben unter sich und für sich und vermengen sich nicht mit dem großartigen neuzeitlichen Leben der obern Stadt, die nur durch ein paar Straßen von ihnen getrennt ist. Der majestätische St. Lorenz, dessen klare, blaue Fluten bis dicht an die Straßen herankommen, dessen mächtige Eisberge im Winter nicht selten an den Häusern sich auftürmen und diese bis zu den oberen Stockwerken begraben, erschien mir wie der Strom der angelsächsischen Einwanderung: alles verschlingend, alles überflutend, was sich ihm in den Weg stellt. Aber auch in Quebec setzt dieses angelsächsische Element seine Hebel an und verdrängt das französische. Am längsten werden sich die Franzosen noch erhalten in den Landgemeinden, den Dörfern und großen Farmen, in welchen sie seit Jahrhunderten erbsässig sind.

Gegen diese von England und von den Vereinigten Staaten herüberdringenden Einwanderungsfluten giebt es keine Rettung, weder aus sich selbst heraus noch von auswärts, vom Mutterlande. Die Franzosen Kanadas haben mit dem modernen Frankreich nichts gemein als die Abstammung. Sie sympathisieren weder mit dem liberalen, fast radikalen Frankreich unserer Tage, noch mit der republikanischen Staatsform; ja, sie sind dem Fortbestand der englischen Herrschaft viel mehr geneigt als einem Anschluß an Frankreich. Sie wissen, daß man ihnen unter der Herrschaft der Republik ihre Kirchengüter konfiszieren, ihre Priester bevormunden, ihre Klöster aufheben, ihre Schulen verstaatlichen würde, während die anglokanadische Regierung ihren katholischen Unterthanen alle möglichen Rücksichten und Freiheiten entgegenbringt. Die französischen Kanadier sind darum viel bessere Kanadier als Franzosen und werden es mit jedem Tage mehr. Eine Verbindung mit dem französischen Mutterlande besteht weder in materieller noch geistiger Hinsicht — sieht man von den paar Hundert Exemplaren legitimistischer Zeitungen, wie „L'Univers" und „Le Monde", ab, welche man noch aus Paris bezieht. Zwischen Montreal, dem Haupthafen Kanadas, und Europa bestehen 11 regelmäßige Dampferlinien, von welchen 9 nach England, 1 nach Antwerpen und 1 nach Hamburg laufen. Nicht eine läuft nach Frankreich. Die Einfuhr Kanadas beträgt etwa 100 Millionen Dollars; davon entfallen beiläufig 45 Millionen auf England, ebensoviel auf die Vereinigten Staaten und nur 10 Millionen auf alle übrigen Länder, Frankreich inbegriffen!

Die französischen Kanadier sind also vollständig auf sich selbst angewiesen; denn auch die Einwanderung aus dem Mutterlande beschränkt sich auf einige Hundert Personen, während die Zahl der Einwanderer anderer Nationalität, insbesondere aus England, jährlich 50—80 000 Seelen beträgt.

Indeſſen würde die eigene erſtaunlich große Vermehrung der eingeborenen franzöſiſchen Kanadier beinahe hinreichen, das augenblickliche Verhältnis zu der nichtfranzöſiſchen Bevölkerung aufrecht zu erhalten, wenn da nicht andere Umſtände eine Entnationaliſierung und beſſer noch eine Anglikaniſierung der franzöſiſchen Anſiedler herbeiführen würden. Zunächſt wird einer alten Regel zufolge ein erſichtlicher Stillſtand in dieſer Vermehrung eintreten, je mehr ſich das Städteleben entwickelt und je mehr Landbewohner, ihrem Drange nach üppigerem Leben folgend, nach den Städten überſiedeln. Unter den Akadiern herrſcht noch der altnormanniſche Gebrauch, daß die väterlichen Güter auf den älteſten Sohn übergehen, welcher ſeinerſeits wieder die Geſchwiſter zu entſchädigen hat. Dadurch wird allerdings die Teilung des Erbes verhindert, aber dieſes wieder durch Hypotheken ſtark belaſtet, während die jüngeren Söhne ihren Anteil bald verjubeln und ſchließlich nach den weſtlichen Provinzen oder nach den Vereinigten Staaten auswandern. So ſind beiſpielsweiſe in den Fabriken des Staates Maſſachuſetts allein an 100 000 Kanadier beſchäftigt, darunter die Mehrzahl franzöſiſcher Abkunft. Im Staate New-York leben gleichfalls über 70 000 franzöſiſche Kanadier unter der angloſächſiſchen Bevölkerung verteilt, und daß ihre Nachkommen, inmitten engliſcher Kultur heranwachſend, in engliſchen Schulen gebildet, kaum mehr als franzöſiſch zu betrachten ſind, iſt wohl ſelbſtverſtändlich. So kommt es, daß die Akadier, welche bisher durch ihre Abgeſchiedenheit von dem großen angloſächſiſchen Verkehr, durch ihr Zuſammenleben, durch ihre eigenen Schulen und Kirchen ihre Sprache und Nationalität erhalten konnten, ſich heute in allmählicher, aber ſicherer Auflöſung inmitten des Oceans angloſächſiſcher Civiliſation befinden. Und wie gerade vor 100 Jahren, ſo wird auch nach 100 Jahren das Franzoſentum als in ſich geſchloſſenes Ganzes nur in gewiſſen Teilen des einſtigen Akadien, ſowie in Gaspé und am untern St. Lorenz zu finden ſein, die Millionen Abkömmlinge der franzöſiſchen Einwanderer aber werden ihre Sprache und ihre Nationalität gänzlich verloren haben und gute angloſächſiſche Kanadier oder Amerikaner geworden ſein.

4. Labrador.

Denkt man ſich von der Südſpitze der Hudſonsbai eine gerade Linie nach Quebec gezogen, ſo bildet dieſe beiläufig die Baſis der ungeheuern, weit in den Ocean hinausgreifenden Halbinſel Labrador, die bei einem Flächenraum von 1 371 000 qkm etwa ein Viertel der außerhalb des Polarkreiſes gelegenen Ländermaſſen Kanadas einnimmt. Obſchon ſie in derſelben Breite wie England, Belgien oder Deutſchland liegt, iſt ſie doch kälter und unwirtlicher als die nördlichſten Gebiete unſeres Weltteils, ein wahres Grönland,

an die Grenzen der Vereinigten Staaten verſetzt. Dank ihrem wüſtenhaften Charakter und ihrer endloſen Ausdehnung iſt ſie bis auf den heutigen Tag ſo gut wie unerforſcht geblieben; die Höhenzüge der laurentiniſchen Gebirgskette, die ſie durchziehen, ſind noch ungemeſſen, die Flußläufe nur erſt ungenau in die Karten gezeichnet. Die wenigen Reiſenden, welche den Mut und die Aufopferung hatten, nach dem Innern vorzudringen, beſchränkten ſich auf einzelne kleine Gebiete — die alle Vorſtellungen überſteigende Unwirtlichkeit und Einſamkeit dieſer felſigen Einöde mußte ſie zurückſchrecken —, und die wenigen Einwohner verteilen ſich an den Küſten, ohne ſich ins Innere zu wagen. Ebenſowenig, wie andere, ließ auch ich mich zu einem Beſuche Labradors verleiten. Nur aus der Ferne, während ich durch die Straße von Belle Isle in den St.-Lorenz-Golf fuhr, nahm ich ſeine langgeſtreckten, hohen Küſten wahr. Aber in Quebec und Neufundland weiß man über Labrador viel zu erzählen. Während der Sommermonate, etwa zwiſchen den letzten Tagen des Juni und den erſten Tagen des September, werden die Süd- und Oſtküſten Labradors von zahlreichen abenteuerluſtigen, vielleicht auch guten Ertrages gewärtigen Jägern und Fiſchern beſucht, deren Zahl alljährlich 20 000—30 000 erreicht. Sie nehmen Zelte, Nahrungsmittel und Munition von Kanada aus mit und verleben den Sommer im Freien, die Wildniſſe Labradors durchſtreifend. In St. John (Neufundland) traf ich mehrere Fiſcher, die ſeit Jahren Ausflüge nach Labrador unternahmen und ſtets ihre Weiber und Kinder mitführten, damit dieſe die von den Männern gefangenen Fiſche gleich an Ort und Stelle einſalzen und zum Trocknen herrichten konnten. Dieſen Fiſchern, Jägern und einigen Offizieren der Labrador-Poſtdampfer verdanke ich manche der nachſtehenden Mitteilungen. Viele der erſteren wurden lediglich durch die Not gezwungen, die auch im Sommer oft ſtürmiſchen Meerfahrten von Neufundland nach Labrador zu unternehmen, wo ihrer ein elendes Daſein auf irgend einem geſchützten Punkte der Seeküſte harrt. Die Fiſchereien Neufundlands reichen für die ſtetig zunehmende Bevölkerung lange nicht mehr aus. Das Land hat keine anderen Hilfsmittel, und Meiſter Schmalhans iſt dort ein ſo guter Bürger geworden, daß die Regierung jährlich ganz bedeutende Summen opfern muß, um ſchrecklicher Hungersnot vorzubeugen. In Labrador jedoch, dieſem einſamſten Gebiete des einſamen Kanada, droht den Fiſchern noch keine Konkurrenz. Der Fiſchreichtum in den Flüſſen und zahlloſen Seen iſt höchſt bedeutend, und auch die See längs der Nordoſtküſte der Halbinſel iſt bekannt wegen der unglaublichen Mengen von Stockfiſchen, Robben und anderen Seetieren.

Ein Blick auf die Karte zeigt auf der ganzen weiten Halbinſel nur einige Seen und Flußläufe, aber begreiflicherweiſe keine Anſiedelungen, denn es giebt deren keine von hinreichender Ausdehnung. Im Mittelpunkt der

Halbinsel, gleichweit von der Hudsonsbai, der Nordostküste und dem St. Lorenz entfernt, wird man einen großen See, den Kaniapuskaw, verzeichnet finden, welchem ein in die Ungava-Bai mündender Fluß, der South River, entströmt. Rings um ihn liegt ein weiter Kranz anderer Seen, die ihre Ausflüsse zumeist der Hudsonsbai zusenden. Der südlichste und bedeutendste darunter ist der schon nahe der Grenze von Quebec liegende Mistassini-See, dessen Ausfluß der Rupertsfluß bildet. An den Ufern dieses Sees befindet sich eine Station der Hudsonsbai-Gesellschaft, ein zweites Handelsfort liegt an dem schon genannten South River, und zwei andere Posten liegen nahe der Westküste Labradors, während in der Ungava-Bai ein Etablissement zum Einmachen und Trocknen von Fischen besteht. Diese Posten der Hudsonsbai-Gesellschaft enthalten die einzigen weißen Bewohner Labradors, abgesehen von den Fischern der atlantischen Seeküste. Der Rest der Bewohner sind etwa 1700 Eskimos im nördlichen Teile und 4000 nomadisierende Indianer im mittlern und südlichen Teile Labradors. Letztere gehören dem Stamme der Nasquapee an und sprechen die Cree-Sprache. Sie bilden die Hauptmasse der Jäger und Trapper der Hudsonsbai-Gesellschaft, die mit ihnen Tauschhandel treibt, und diese ist, obgleich sie ihre Privilegien und ihr Eigentum im Jahre 1870 der kanadischen Regierung abgetreten hat, doch immer noch, dank der Unzugänglichkeit des Landes und ihren altangestammten Beziehungen zu den Indianern, thatsächlich Herrin im Innern Labradors.

Von der steilen, felsigen, von tief einschneidenden Fjorden zerrissenen atlantischen Seeküste steigt das Tafelland der Halbinsel bis auf etwa 700 m empor: eine Wüste von kahlen, grauen Gneisfelsen, Steingerölle und Sümpfen. Weit und breit wächst nichts außer Rentiermoos; nur in den Flußläufen und Schluchten findet sich spärlicher Baumwuchs, hauptsächlich Tannen, Birken und Eschen. Erst in den Flußläufen der Südküste giebt es größere Waldungen; dieselben haben jedoch in den letzten Jahren infolge häufiger Waldbrände immer mehr abgenommen. Höchst merkwürdig sind die Tausende von Quadratkilometer umfassenden Steinwüsten, mit Felstrümmern bedeckt, die an vielen Stellen in drei- und vierfachen Lagen aufeinander gehäuft sind und einen Durchmesser von $^1/_3$—6 m aufweisen. Solch sonderbare Felsblöcke sind sogar auf den Gipfeln der höchsten Berge zu finden; sie verleihen dem ganzen Lande ein ungemein trostloses, abschreckendes Aussehen, das nur an manchen Stellen durch Seen und Moossümpfe gemildert wird.

Wenn von Labrador überhaupt jemals ein Teil der Besiedelung unterworfen wird, so kann das nur längs der Südküste geschehen, an welcher in der That, hauptsächlich Anticosti gegenüber, sowie in der Nähe der zahlreichen Hudsonsbai-Faktoreien, etwa 4000 Seelen zerstreut wohnen und sich ihren Bedarf an Feldfrüchten selbst ziehen. Auch Viehzucht wird hie und da in geringem Maße betrieben. Die größte Ansiedelung ist das elende, an

der Südoſtſpitze unweit der Straße von Belle Isle gelegene Fiſcherdorf Battle Harbour; von dort längs der atlantiſchen Seeküſte aufwärts giebt es noch eine Reihe kleiner Fiſcher-Settlements, deren Einwohner im ganzen etwa 2000 Köpfe zählen. Hier an der Nordoſtküſte mündet auch der größte Fluß Labradors, der Hamilton, in einen etwa 250 km tief in das Land einſchneidenden Fjord, den Hamilton Inlet. Von hier aus nördlich ſind die Hauptbewohner Eskimos, die durch Miſſionäre der Mähriſchen Brüder zu

Fig. 11. Niederlaſſung an der Südküſte von Labrador.

Chriſten bekehrt wurden. Dieſe Miſſionäre, etwa 20 an der Zahl, beſitzen vier Stationen längs der Küſte, Hopedale, Nain, Okkak und die nördlichſte, Hebron, alle mit Kirche, Schulhaus, Wohnhaus und Arbeitsſchuppen. Hier wirken und lehren dieſe lebendig begrabenen Diener Gottes mit bewundernswerter Aufopferung und Hingebung. Im Innern Labradors ſind katholiſche Miſſionäre unter den Indianern thätig. Überhaupt wird man allenthalben an den ungaſtlichſten Punkten von Kanada, in Labrador wie in Alaska, am großen Sklaven- wie am Bärenſee, immer noch einen katholiſchen Miſſionär

finden, der, Tausende von Meilen von der nächsten Ansiedelung seiner Rassengenossen entfernt, hier das Christentum predigt und den darbenden, kranken Rothäuten mit Rat und That beisteht. Leider steht jedoch die heroische Aufopferung und Entsagung dieser gottgesandten Kulturkämpfer meistens zu den Erfolgen nicht entfernt im Verhältnis; aber gerade dadurch wird sie um so bewundernswerter. Schon mit den baskischen Fischern, die nach der Entdeckung Labradors durch Sebastian Cabot zum Fischfange hierher segelten, waren katholische Missionäre gekommen — darunter auch einer Namens La Bradore, nach welchem die Halbinsel benannt wurde. Auch ein Meerbusen im nordöstlichen Teile der Halbinsel heißt nach ihm Bradore-Bai. Nach den Basken kamen Bretonen und gründeten 1520 in der Nähe des Blanc-Sablon-Hafens die Stadt Brest, die zu einer Zeit über 1000 Einwohner zählte. Heute liegt Brest in Ruinen.

In politischer Hinsicht ist Labrador in zwei Teile geteilt; die Angaben mancher Bücher und Karten, welche die ganze Halbinsel zu Kanada schlagen, sind unrichtig. Die Ostküste von Kap Chidley an der Hudsonsstraße bis zur Straße von Belle Isle im Süden auf circa 160 km landeinwärts gehört nicht zu Kanada, sondern zur Kolonie Neufundland, wie es schon der königliche Bestallungsbrief der Gouverneure von Neufundland besagt. Dieser Teil Labradors steht auch unter neufundländischer Gerichtsbarkeit, und es werden hier die gleichen Zölle wie in Neufundland erhoben. Das südliche Drittel Labradors, also das Küstengebiet des St.-Lorenz-Stromes, gehört zur Provinz Quebec, und der Rest längs der Hudsonsbai und der Hudsonsstraße? Nun, es wird sich wohl niemand um diese halbe Million Quadratkilometer Felsenwüsten bewerben, und niemand beneidet England um das Recht, auf den Landkarten die Grenzen Labradors rot anzupinseln.

5. Montreal.

Wer Montreal besucht, bekommt nicht nur eine der schönsten Städte der Neuen Welt, sondern auch eine ihrer landschaftlich schönsten Gegenden zu sehen. Ob man von der See her um Neufundland herum, an Quebec vorüber den mächtigen St.-Lorenz-Strom heraufährt, oder von New-York, der großen Metropole der Atlantis, mittels Eisenbahn in direkt nördlicher Richtung, oder vom Westen, von den kanadischen Seen her mit dem Dampfer nach der Hauptstadt Kanadas kommt: auf allen drei Wegen — einen vierten giebt es nicht — wird der Reisende von den landschaftlichen Reizen des östlichen Amerika entzückt sein. Statt nun einen der drei Wege allein zu wählen, wählte ich gleich alle drei zusammen, um ja nichts zu versäumen, und diese „Spritztouren" nach Kanada gefielen mir so ausnehmend gut, daß ich sie sogar im Sommer und im Winter zu wiederholten Malen unternahm.

Das erste Mal ging es von New-York den wundervollen Hudsonstrom aufwärts über Saratoga, dieses Wiesbaden Amerikas, nach den herrlichen Seen Lake George und Lake Champlain, durch die rauhen, wilden Adirondacks. Das zweite Mal fuhr ich von Toronto aus auf einem großen Dampfer der Royal Mail über den Ontario-See und durch das Labyrinth der „Tausend Inseln" den St.-Lorenz-Strom hinab. Niemals werde ich den Abend vergessen, an welchem nach einer ebenso anregenden als bewegten Fahrt zwischen den zahllosen Inseln hindurch und die tosenden, schäumenden Kataraкte des Stromes hinab in der Ferne das Panorama von Montreal am Horizont emportauchte: Montreal mit seinem terrassenförmig von dem seegleichen St. Lorenz aufsteigenden Häusermeer, seinen zahlreichen Türmen und Kuppeln, seinen in der Abendsonne hell schimmernden Metalldächern und das Abendrot widerspiegelnden Fensterreihen; zu Füßen in den meilenlangen Docks längs des Stromes ein dichter, dunkler Wald hoher, bewimpelter Masten; auf der ausgedehnten, ruhig dahingleitenden Wasserfläche des majestätischen Stromes geschäftig auf und nieder eilende Dampfboote oder gewaltige Oceanriesen von 5—6000 Tonnen; im Hintergrunde die über 3 km lange schwarze Linie der Viktoria-Brücke mit ihren 23 Pfeilern und 100 m weiten Bogen, und darüber, ganz ferne am Horizonte, die Konturen der in blauen Nebel gehüllten Höhenzüge von Maine und Vermont — das ganze Panorama jedoch hoch überragt von dem hinter der Stadt emporsteigenden stolzen Mont Royal, jenem Granitkoloß, welcher der Stadt zu seinen Füßen den Namen gegeben!

Das war im Sommer. Wie anders zeigte sich das Bild, das ich einige Jahre nachher von demselben Montreal im Winter empfing! Der St. Lorenz war oberhalb der Stadt auf Meilen zugefroren, unterhalb aber derart mit Eisschollen und Eisbergen bedeckt, daß Montreal nur mehr auf dem Landwege, mit der Eisenbahn, und auch das nur von der New-Yorker Seite aus, zugänglich war. Auf den andern Eisenbahnlinien stockte der Verkehr furchtbarer Schneeverwehungen wegen.

Auch die ausgedehnten Länder, die ich auf dem Wege von New-York dahin in raschem Fluge durcheilte, waren mit einer dichten Schneeschichte bedeckt; die weite Fläche des Lake Champlain war fest zugefroren; die dunklen Tannenwälder der Bahn entlang ächzten unter der weißen Last, die ihre Äste niederdrückte. Schnee überall: auf den Bergkuppen wie in den Thälern; auf den Dächern der alt-französischen Städtchen, in den Straßen, wie auf der Eisenbahn. Schwere Schneepflüge wühlten vor uns gewaltsam den Weg durch die weiße Wüste, daß die körnigen Flocken hoch aufstoben. Das Auge war geblendet von diesem hell von der Sonne beschienenen Leichentuch, unter welchem auch Montreal schmachtete. Aber hier in der Hauptstadt macht sich der strenge, fünfmonatige Winter noch schwerer fühlbar; denn die große See- und Hafenstadt ist dann in eine trockene, prosaische Land-

Digitized by Google

ſtadt verwandelt, als ſäße ſie wie weiland die Arche Noes auf irgend einem kanadiſchen Ararat, als hätten ſich die Fluten, die im Sommer den Fuß der Königlichen küſſen, von ihr zurückgezogen, abgewendet.

Fig. 12. Montreal im Winter.

Die Trennung von Montreal wird dem Strömevater St. Lorenz gewiß recht ſchwer. Er wehrt ſich gegen die ſtarren Feſſeln des Winters mit aller Macht; aber ſo hoch ſeine Wellen ſich in den Katarakten aufbäumen mögen,

ſo wütend ſie ſich auch geberden und, von Fels zu Fels hüpfend, den eiſigen Klammern zu entrinnen trachten, weiter abwärts, wo ſie ruhiger geworden, hat der Winter, dieſer ſtrenge, rückſichtsloſe Gewaltherrſcher, ihren Widerſtand doch gebrochen: die Arme, mit welchen St. Lorenz ſeine geliebte Königsſtadt umfängt, erſtarren zu Eis in der Umarmung, und kein Herkules kommt, den gefeſſelten Prometheus zu befreien. Bald darauf iſt Montreal eingeſchneit; kaum daß ſich die grauen Granitwände des Mont Royal, die Kuppeln und Turmſpitzen der weißen Winterdecke erwehren. In den Straßen drunten am Fluſſe ſtockt der ganze Verkehr. Die geräumigen Warenhäuſer, die Niederlagen und Magazine ſind verſchloſſen, die längs der Ufer ſich hinziehenden Docks ſind leer und feſt zugefroren; das breite Strombett ſelbſt iſt mit einer rauhen, zerklüfteten Eisdecke bedeckt, in deren Klüfte und Riſſe der Schnee ſich eingeſchmiegt hat. Der St. Lorenz iſt vom Feſtlande kaum zu unterſcheiden, denn Stahlſchienen führen darüber hinweg, und Eiſenbahnzüge verkehren auf der Eisdecke zwiſchen den beiden Ufern.

Erſt ſpät im Frühjahre erwacht der nordiſche Alte aus ſeinem ſtarren Winterſchlafe; die Eisdecke berſtet unter gewaltigem Donner, und die ungeheuren Eismaſſen beginnen, verſtärkt durch jene, die vom Oberlaufe des Stromes herabtreiben, ſich langſam ſtromabwärts zu bewegen. Sie ſchieben ſich über- und ſtauen ſich aufeinander zu Bergen; die Waſſerergüſſe der geſchwollenen Nebenflüſſe heben den Waſſerſpiegel ſo bedeutend, daß zur Zeit des Eisgangs gewöhnlich große Überſchwemmungen ſtattfinden, denen auch der untere Stadtteil von Montreal häufig zum Opfer fällt. Noch in dieſem Jahre (1887) war dies der Fall. Dann werden die gewaltigen Eisſchollen von den ſich dahinwälzenden Fluten aus dem Wege an die Ufer emporgeſchoben und bis in die unteren Straßen der Stadt geſetzt, daß ſie ſich dort mehrere Fuß, ja Meter hoch zwiſchen die Häuſerreihen drängen — ein Eisgang auf dem feſten Lande.

Der untere Stadtteil von Montreal iſt noch gut franzöſiſch geblieben. Von den 173 000 Einwohnern der Stadt gehören über die Hälfte dem altakadiſchen Stamme an, aber er iſt morſch, und auf ſeinen Äſten ſproßt und grünt und blüht angelſächſiſches Leben. Kaum betrete ich, von meinem Dampfer kommend, den Boden Montreals, ſo ſehe ich dieſes Zurückdrängen franzöſiſcher Kultur vor mir im Bilde dargeſtellt. Hier, ganz in der Nähe des Landungsplatzes, auf der urfranzöſiſchen Place Jacques Cartier, erhebt ſich ein hohes Säulenmonument zu Ehren — nicht Champlains oder Cartiers, ſondern des Admirals Nelſon! Inmitten des franzöſiſchen Stadtteils, auf einem Platze, welchem der franzöſiſche Entdecker des Mont Royal den Namen gegeben, die Statue des engliſchen Seehelden, des Vernichters der franzöſiſchen Seemacht! Und die guten Akadier, dieſes Ueberbleibſel des franzöſiſchen Königtums früherer Jahrhunderte, das der raſch dahineilende

Strom der Zeit abſeits am Wege liegen gelaſſen, ſie dulden dieſes Symbol ihres eigenen Unterganges, ſie wehren ſich deſſen nicht, ihre Gefühle werden dadurch nicht verletzt! Iſt das nicht etwa ein Zeichen, daß ſich die Akadier

Fig. 13.

Das Nelſon-Denkmal in Montreal

viel mehr als Kanadier, als gut loyale Unterthanen Ihrer großbritanniſchen Majeſtät fühlen, denn als Franzoſen? Und ſo iſt es auch in der That. Eines aber bleibt bei der Betrachtung des Nelſon-Monumentes unbegreiflich: daß man den großen Seehelden mit dem Rücken gegen das Waſſer aufgeſtellt hat. Zu ſeinen Lebzeiten wäre ihm dies nicht vorgekommen.

Hier unten an den Schiffswerften und in dem alten Hafenviertel Montreals ſieht man die engliſche Herrſchaft freilich nicht; denn die beiden Nationen, Engländer und Franzoſen, ſind in Montreal faſt ebenſo ſtreng von-

einander geſchieden, wie in Europa, wo eine Meeresſtraße ſie voneinander trennt. Der untere Stadtteil Montreals gehört noch ganz den franzöſiſchen Anſiedlern, wie in den Tagen, da Paul de Chomedey, Sieur de Maiſonneuve, mit ſeinem Gefolge hier die erſte weiße Niederlaſſung in unmittelbarer Nähe der großen Huronenſtadt Hochelaga gründete. Chomedey war noch einer jener alten Helden aus Frankreichs längſt vergangener Ritterzeit. Der Gouverneur von Quebec ſuchte ihn damals — 1642 — von der Niederlaſſung an einem ſo gefährlichen Punkte abzuhalten, aber Chomedey antwortete: „Herr, ich bin ausgeſandt worden, um am Mont Royal und nicht anderwärts eine Niederlaſſung zu gründen; hier bleibe ich. Und wenn ſich alle Bäume des Mont Royal in Irokeſen verwandeln ſollten, um mich zu bekriegen, ich kann nicht anders.“ Fürwahr, ein wackerer Degen, würdig, der Begründer einer Großſtadt zu ſein. Aber vergeblich ſucht man in Montreal irgend ein Erinnerungszeichen, ein Denkmal an ihn. Es giebt wohl einen Papineau-, einen Chaboillez-, Philipps-, Dominion-Square, aber Maiſonneuve iſt vergeſſen, und an der Stelle, wo er vor 250 Jahren, ans Ufer ſpringend, auf den Knieen Gott für die glückliche Überfahrt dankte, ſteht heute das proſaiſche, geſchäftliche Zollamt.

Das Franzoſentum, welches ſich in der untern Hälfte von Montreal feſtgeſetzt hat, erſchien mir in wenig roſigem Lichte. Alte, unreinliche, ärmliche Häuſer und ebenſolche Bewohner; die Straßen eng, dumpf — ein Stückchen Faubourg St. Denis — oder beſſer noch ein Stückchen von Clermont-Ferrand, von La Rochelle oder einer andern altfranzöſiſchen Stadt, an die Ufer des St. Lorenz verpflanzt. Aber nur ein paar Schritte trennen uns von dem modernen, dem großſtädtiſchen, angloſächſiſchen Montreal, das ſich im Vergleich zu dem franzöſiſchen Viertel etwa ſo ausnimmt, wie die großen, vornehmen Avenues des Londoner Weſtends mit den typiſchen „Mews“, dem Sitz der Kutſcher, der Dienerſchaft, des Kleingewerbes, dahinter. Das engliſche Montreal, deſſen prächtige, breite Straßen ſich die Terraſſen des Mont Royal hinanziehen, erweckt trotz des großen Einfluſſes der benachbarten amerikaniſchen Republik doch noch lebhafte Erinnerungen an „Old England“, und manche Straßen, die ich durchwandelte, ſchienen mir ebenſogut engliſch, als wären ſie in Newcaſtle, in Bradford oder Liverpool. Schon die Straßennamen — dieſer Victoria-Square, dieſe James- oder Georges-Street u. dgl. — kennzeichnen hier gerade ſo die engliſche Bevölkerung, wie ich ſie in Kingſton (Jamaika) oder Kapſtadt oder in anderen Kolonien gefunden. Auf dem Victoria-Square erhebt ſich eine Bildſäule der Königin, man ſieht ihr Konterfei auf jedem Dollar, den man in die Hände bekommt, und bemerkt ihre Namensſchiffre auf ſo manchem ſtolzen Gebäude, ebenſogut wie auf der Mütze des beſcheidenſten Milizſoldaten. Die Banken, Geld-Inſtitute, die großen, prachtvollen Kaufläden erinnern in ihrer Einrichtung, ihrem ganzen Weſen

Fig. 13 a. Im Hafen von Montreal.

an jene von Oxford- oder Regent-Street; und man fühlt sich bei einem Gange durch Montreal recht urenglisch angeheimelt, 3000 Meilen näher an Europa, irgendwohin nach dem Norden Englands versetzt. Nur hie und da stößt man inmitten englischer Kultur noch auf einen verlorenen Außenposten der Franzosen — eine alte Kirche, ein Hospital oder eine Bildungsanstalt, mit festen Mauern umgeben, friedlich im Schatten alter Bäume schlummernd. Ein halbes Hundert Kirchen mit stolzen Kuppeln und Türmen erhebt sich aus dem Häusermeere der Stadt, und stehen sie auch vereinsamten Inseln gleich da, verschlungen hat sie dieses Meer doch noch nicht. Die Franzosen sind hier in Montreal an die Grenzlinie zwischen Englisch- und Französisch-Kanada gestellt, es gilt, diesen Außenposten zu verteidigen und gegen die andringenden Fluten englischer Civilisation zu halten.

Außer diesen beiden durchaus verschieden gearteten Civilisationen macht sich jedoch auch hier in Montreal schon eine dritte geltend, die amerikanische; sie hat sich an dem höchsten Punkte von Montreal festgesetzt. Verläßt man die schönen, breiten Geschäftsstraßen des englischen Viertels und schreitet die Terrassen des Mont Royal empor, so gelangt man bald auf einen großen, imposanten Platz, den Dominion-Square, trotz seines kanadischen Namens ein Sitz echten Yankeewesens und gleichzeitig im Mittelpunkte des schönsten Stadtteils von Montreal gelegen; denn um ihn herum sind die reichen Privathäuser und Villen der „Aristokratie" von Montreal — vergessen wir nicht, daß wir in englischen Landen sind — gelagert. Wie in England und in den Vereinigten Staaten sind die geschäftlichen Stadtviertel von den „Residential Suburbs", den Wohnquartieren, strenge geschieden. Hier sieht man die zumeist aus dem grauen Quader des Mont Royal aufgeführten Paläste der kanadischen Baronets und Knights, der großen Rheder und Geldprotzen, das prachtvolle Opernhaus, und endlich auch das Windsor-Hotel, einen Monumentalbau, der die Nordseite des Dominion-Square einnimmt, wohl das schönste Hotel der Neuen Welt. Mit seiner vornehmen Fassade, seiner gewaltigen Rotunde, um welche herum die Bureaux, Kaufläden, Empfangs-, Lese- und Toilettenzimmer angeordnet sind, mit dem großartigen Treppenhaus, den verschwenderisch ausgestatteten Salons und Speisesälen im ersten Stockwerk ist es der Mittelpunkt und der Hauptsitz der Yankees aus den Vereinigten Staaten, die mit immer größerer Vorliebe im Sommer wie im Winter Kanada zum Ziele ihrer Ausflüge machen — teils zum Vergnügen, teils zu Geschäften. Und daß es an Vergnügungen nicht fehlt, das hat die Fama wohl schon in aller Welt verkündet. Hier, auf dem Dominion-Square, zwischen dem Windsor-Hotel und der gegenüberliegenden, noch unfertigen neuen Kathedrale von Montreal, erhebt sich zur Karnevalszeit jener feenhafte Eispalast, der vielleicht nur noch in Petersburg seinesgleichen findet; Montreal ist ja berühmt wegen seiner zahlreichen, verschiedenen Karnevals-Belustigungen, der

Schneeschuh-Klubs, des Tobogganning (Schlittenfahrens), des Lacrosse- und anderer indianischen Spiele, der Jagd- und der Fischfang-Klubs mit ihren luxuriösen Klubhäusern und Stallungen, in denen die Pferde beispielsweise gerade so, wie die Dandies in den großen Friseurläden von Paris oder London, mit Maschinenbürsten gestriegelt werden. Montreal hat seine Kunstsammlungen und Bibliotheken; seine vorzüglichen, zumeist katholischen Unterrichtsanstalten, Gelehrten- und Musikgesellschaften, seine Theater — ja, ich wüßte in den Vereinigten Staaten sowohl wie in England selbst keine Stadt von gleicher Größe zu nennen, welche in den genannten Beziehungen so vielerlei und so Vorzügliches bietet, wie die kommerzielle Hauptstadt von Kanada. Montreal ist dabei auch eine sehr wohlhabende Stadt, der Sitz der kanadischen Kapitalisten, der großen Dampfer- und Eisenbahnverwaltungen, Bankinstitute u. s. w., die aus der ungemein günstigen Lage des Platzes großen Nutzen ziehen. Sie ist der Schlüssel, die Metropole des mächtigen Stromes, an dessen Ufern sie sich erhebt. Früher war dies wohl Quebec, aber das englische Montreal hat die stille, schläfrige Franzosenstadt längst überholt und fast vollständig aus dem Wettbewerbe herausgedrängt. Kanada vereinigt sich in Montreal, ja, in kommerzieller Hinsicht vielleicht eher noch in Toronto, als in dem entlegenen Quebec. Der gewaltige St.-Lorenz-Strom bildet eine 3—30 km breite Wasserstraße — das Verbindungsglied zwischen den kanadischen Seen und dem Atlantischen Ocean. Montreal liegt an dieser Wasserstraße, 800 km von den ersteren, nahezu 1600 km von dem letztern entfernt, und dennoch können die größten Oceandampfer bis zu $7^1/_2$ m Tiefgang Montreal erreichen und dicht an den Quaimauern der Stadt anlegen, gerade so wie etwa in der Schelde bei Antwerpen. Montreal liegt Liverpool um rund 500 km näher als New-York, und die zwischen Montreal und Liverpool verkehrenden Dampfer befinden sich nur auf zwei Dritteln des Weges auf hoher See, während auf dem Wege nach New-York die ganze Strecke auf hoher See gelegen ist. Gegen Westen hin wird Montreal durch ein ausgebreitetes Fluß-, Kanal- und Seen-Netz mit dem Herzen des Kontinents und dessen Hauptstadt Chicago verbunden; dabei ist die Strecke von Montreal nach Chicago auf dem laurentinischen Wasserwege um etwa 250 km kürzer als jene von New-York nach Chicago. Die großen Kataraktе des St. Lorenz und des Ottawa und die berühmten Fälle des Niagara werden durch ein System künstlich hergestellter Kanäle umfahren, und so gelangen denn die Naturerzeugnisse des Westens von den äußersten westlichen Häfen der kanadischen Seen wie von den entferntesten Punkten an den Nebenflüssen des St. Lorenz direkt bis Montreal, um dort auf die großen Oceandampfer verladen zu werden. Montreal könnte infolge seiner ungemein günstigen Lage einst berufen sein, New-York zu überflügeln, wenn nicht ein Umstand dies unmöglich machen würde: der Winter. Während die atlantischen Häfen

ſüdlich von Kanada ſämtlich den ganzen Winter über offen und zugänglich ſind, frieren Flüſſe und Kanäle — all die ſo günſtigen Waſſerwege von Montreal — im November zu, um erſt im April wieder für die Schiffahrt benützbar zu ſein. Die Vorteile Montreals gelten alſo nur für eine Hälfte des Jahres, und das iſt der Grund, warum der Handel, der Verkehr ſich nicht längſt dorthin gezogen hat, ſondern den das ganze Jahr offenen Verkehrslinien und Häfen treu geblieben iſt. Der Winter iſt der Ballaſt, der Montreal niederdrückt, und was er der ſchönen Stadt auch an Vergnügungen und Beluſtigungen aller Art zuführt, er iſt doch ein Fluch, der auf ihr wie auf ganz Kanada laſtet.

6. Der Karneval von Montreal.

Der Karneval wird in den kanadiſchen Städten, vornehmlich in Montreal und Toronto, in ebenſo großartigem Maßſtabe gefeiert, wie etwa in Rom oder Venedig. Die Kälte ſcheint den Kanadiern dabei nichts auszumachen. Im Gegenteile: je kälter, deſto beſſer; das Eis iſt dann um ſo ſicherer, der Schnee deſto trockener, und die koloſſalen Prachtbauten, die man gelegentlich des Karnevals in Montreal aus großen Eisblöcken errichtet, bleiben deſto länger ſtehen. Die Kanadier haben ſich über die Schattenſeiten ihres ſtrengen Winters bald hinweggeſetzt; ſie ſehen nur die Annehmlichkeiten, die er mit ſich bringt, und wiſſen ſie ſehr wohl auszunützen. Ja, ich bin beinahe ihrer Meinung, wenn ſie behaupten, der kanadiſche Winter ſei angenehmer als der italieniſche. Sie haben den gleichen blauen Himmel, die gleiche klare, reine Luft; aber während man in Italien gegen plötzliche Kälte gar nicht geſchützt iſt und die ſchönen Tage ſo häufig durch Regen, Wind und Fröſte unterbrochen werden, kennt man derartige Wechſel in Kanada nicht. Höchſt ſelten ſteigt das Queckſilber zwiſchen November und März über den Gefrierpunkt. Die Flüſſe und Seen bleiben mit einer mehrere Fuß dicken Eisdecke zugefroren, die Wege ſind mit trockenem, körnigem Schnee bedeckt, und die Gleichförmigkeit der Witterung iſt ſo groß, daß man in neuerer Zeit Bruſtkranke von den Vereinigten Staaten aus lieber nach Kanada als nach dem ſubtropiſchen Florida ſendet. Mag auch die andauernde Kälte dem Fremden anfänglich unangenehm ſein, er gewöhnt ſich bald daran, wie ich aus eigener Erfahrung behaupten kann. In Montreal wie in den anderen Städten Kanadas fährt man beiſpielsweiſe nur in den wärmeren Jahreszeiten in geſchloſſenem Wagen. Im Winter ſind Schlitten, Mietwagen und Equipagen durchweg offen; die Fenſter derſelben ſind ausgehängt, und niemand denkt daran, ſich in geſchloſſene Kutſchen pferchen zu laſſen. Sogar die zwiſchen den Bahnhöfen und den Hotels verkehrenden Omnibuſſe werden im Winter einfach durch offene Schlitten erſetzt.

Die Kanadier, zumal der angelsächsische Teil derselben, sind ungemein vergnügungslustig und gesellig, und gerade im Winter tritt dieser Zug weit wahrnehmbarer hervor als im Sommer. Kaum hat die Novemberkälte den meilenbreiten St. Lorenz mit einer Eisdecke überkleidet, kaum ist der erste bleibende Schnee gefallen, so wechselt das Straßenleben vollständig seinen Charakter. Die fashionable Welt kommt zum Vorschein; das Klub- und Gesellschafts-Leben, das sich bis dahin in den Salons bewegt hatte, wird auf die eleganten Promenaden, die Parks und Eislaufbahnen verlegt. Die Kanadier sind bekannt als die vorzüglichsten Schlittschuhläufer. Sie laufen vielleicht nicht so elegant und so regelrecht, wie die Mitglieder des berühmtesten Eislauf-Klubs Europas, des Regent-Park-Klubs in London; aber an Geschicklichkeit und Behendigkeit im Ausführen aller möglichen Kunststückchen, an Ausdauer und Gewandtheit stehen sie unübertroffen da. Von den Indianern haben sie eine Anzahl anderer Winter-Vergnügungen gelernt, so z. B. das Tobogganning, d. h. das Fahren in kleinen Handschlitten über steile Abhänge, dann das Schneeschuhlaufen u. s. w. Eine Anzahl fashionabler „Sporting Klubs" huldigt diesen Vergnügungen mit wahrer Leidenschaft. Allwöchentlich werden Ausflüge nach der prachtvollen Umgebung unternommen. Die Mitglieder der einzelnen Klubs ziehen in ihrer originellen Tracht gemeinschaftlich zu einer Schneeschuh-Exkursion aus; oder sie veranstalten einen Ball, zuweilen ein Kostümfest auf der Eisbahn, oder sie setzen sich auf die Eisboote, stecken die Segel auf und fahren, vom Winde getrieben, mit rasender Geschwindigkeit über die festgefrorenen Flüsse und Seen.

Die kanadischen Flüsse verwandeln sich im Winter in belebte Verkehrsstraßen. Eine Eisdecke von 10—12½ cm Dicke ist in der Regel hinreichend für einen zweispännigen Schlitten und um so mehr für die leichten Segelboote. An manchen Stellen ist das Eis, obschon schwärzlich und wie mit Öl getränkt, von ungemeiner Klarheit, so daß man jedes Steinchen des Flußgrundes deutlich sehen kann. Dabei ist die Oberfläche so glatt und hart, daß Schlitten, Schlittschuhläufer und Eisboote mit Windeseile dahinfliegen. Die Konstruktion der Eisboote ist ungemein einfach. Von dreieckiger Form, führen sie in der Mitte der Basis einen Mast, auf welchem das ebenfalls dreieckige Segel sitzt. An den Spitzen des Dreiecks befinden sich kurze Schlittenschienen, mit welchen das Boot über das Eis gleitet. Die dem Mast entgegengesetzte, an der hintern Spitze des Bootes befindliche Schiene ist wie ein Steuerruder um einen Bolzen drehbar, so daß sie mittelst einer Handhabe verstellt werden kann. Auf diese Weise wird das Boot gelenkt. Die Schnelligkeit, mit welcher ein solches Boot über die Eisflächen Fluß auf und ab dahinfliegt, kann nur mit jener von Eilzügen verglichen werden.

Später im Winter, wann der Schnee in einer tiefen Schicht den Erdboden bedeckt, erwachen die Schneeschuh-Vereine zu geselligem Leben. In

jeder Stadt Kanadas giebt es mehrere „Snowſhoe-Klubs“, deren Mitglieder ihre eigenen maleriſchen Uniformen und Abzeichen haben. Die Herrentracht iſt jener der Indianer und Trapper abgelauſcht: lange, weiße Flanellröcke mit grellfarbigen Streifen und ebenſolchem Beſatz, kurze, anſchließende, in Gamaſchen ſteckende Beinkleider gleicher Art und indianiſche Leder-Mokaſſins. Der Kopf iſt mit einer geſtrickten normanniſchen „Toque“ oder Zipfelmütze bedeckt, und um den Leib iſt die den kanadiſchen „Voyageurs“ und Trappern eigentümliche wollene Schärpe gebunden, deren Enden an der Seite herabhängen. Die Damenkleidung iſt jener der Herren ähnlich, nur daß kurze, bis etwas über die Kniee reichende Flanellröckchen dazukommen.

Fig. 14. Ein „Habitant“ mit Schneeſchuh.

Die Schneeſchuhe ſind ganz indianiſcher Konſtruktion, und die beſten werden auch heute noch von den Indianern, hauptſächlich von den Irokeſen, verfertigt. Ihre Form gleicht ganz den Netzſchlägern des bei uns ſo beliebten Federballſpieles, nur ſind ſie etwa 90 cm lang und 30 cm breit, mit etwas aufwärts gebogener Spitze. Sie werden mittelſt Riemen an die Füße geſchnallt, und man kann ſich wohl vorſtellen, daß das geſpreizte Gehen mittelſt derlei breiter, ſchwerer Netzrahmen nicht gerade leicht iſt. Aber bei tiefem, körnigem Schnee iſt es doch viel angenehmer, mit Schneeſchuhen auf der Oberfläche einherzuſchreiten, als ohne Schneeſchuhe bei jedem Schritte bis auf den Erdboden einzuſinken. Was bei dem Trapper, dem Indianer und Pelzjäger der Einöden ein unausweichliches Bedürfnis iſt, wird der faſhionablen Welt Kanadas zum leidenſchaftlichen Sport. Stundenlang traben die Mitglieder der Snowſhoe-Klubs über den Schnee, unter-

nehmen Ausflüge, ja ſpielen allerhand Geſellſchaftsſpiele im Freien, immer die hemmenden Schneeſchuhe an den Füßen; und wer einmal an die eigentümliche Gangart gewöhnt iſt, der findet dies anfangs ungemein beſchwerliche Vergnügen nachher ganz anziehend.

Aber die beliebteſten Wintervergnügungen der Städte ſind doch das Schlittenfahren und das Tobogganning. So mancher von uns hat wohl in ſeiner Jugend ſeinen kleinen, vielleicht gar ſelbſt konſtruierten Handſchlitten gehabt, mit dem er unzähligemal kleine Anhöhen und Rampen hinaufgeklettert und, mit ausgeſpreizten Beinen auf dem gebrechlichen Vehikel ſitzend, wieder hinabgefahren iſt. Dieſes Vergnügen, bei uns auf die Jugend der unteren Schulklaſſen beſchränkt, iſt in Kanada der beliebteſte und faſhionabelſte Winterſport, dem ſogar der General-Gouverneur, die Miniſter und die zeitweilig Kanada beſuchenden engliſchen Prinzeſſinnen huldigen. Wie man ſich in Europa gegenſeitig zu einem Nachmittags-Thee, zu einem Spaziergang oder einer Spielpartie einlädt, ſo lädt man ſich in Kanada zu dem Toboggan ein, der beſonders während des Karnevals in den einzelnen Städten die Quelle der Hauptbeluſtigung iſt. In Quebec iſt eine derartige „Toboggan-Slide“ oder „indianiſche Schlittenbahn“ auf dem ſteilen Montmorency-Hügel, in Kingſton auf dem Glacis der Feſtungswerke, in Montreal jedoch ſind deren mehrere in verſchiedenen Stadtteilen. Wo der Abhang nicht ſteil genug iſt, wird, gerade ſo wie in St. Petersburg, der einzigen Stadt meines Wiſſens, in welcher man ebenfalls „Tobogganning“ als Sport betreibt, ein künſtliches Gerüſt aus Balken und Brettern hergeſtellt (Fig. 15). Neben der ſteilen Bahn führt eine Treppe bis zur obern Plattform, ſo daß man das Gerüſt bequem genug erreichen kann. Von hier aus fahren die kleinen Handſchlitten oder Toboggans über die glatte Schnee- und Eisbahn mit Windesſchnelle herab und auf der Ebene drunten vielleicht noch eine halbe Meile weiter.

Die kanadiſchen Toboggans beſtehen aus einem dünngehobelten Brett von etwa 60 cm Breite und $1^4/_5$—$2^1/_2$ m Länge, deſſen eines Ende wie ein Schlitten aufwärts gebogen iſt und durch Riemen in dieſer Lage erhalten wird. Hinter dem Bug wird ein langes, weiches, mit Büffelfell überzogenes Kiſſen auf das Brett geſchnallt, und der Toboggan iſt fertig. Das Tobogganfahren iſt entſchieden der kräftigſte, rauheſte Winterſport der Kanadier, und man muß ſich hierzu beſonders warm kleiden, will man ſich gegen die eiſig kalte Luft, die man im raſenden Fluge durchſchneidet, und gegen den vom Toboggan aufgewirbelten Schnee ordentlich ſchützen. Das beliebteſte Koſtüm für Tobogganning iſt dem geſchilderten Schneeſchuhkoſtüm ähnlich, nur daß die Männer noch wärmere Gamaſchen und pelzgefütterte Mokaſſins aus Elenntierhaut tragen. Die Kleidung der Damen iſt in auffälligeren Farben gehalten, rot, weiß oder blau, mit weißem Pelzbeſatz; ſchneeige Daunenkappen ſchützen den Kopf und ähnliche Shawls den Hals.

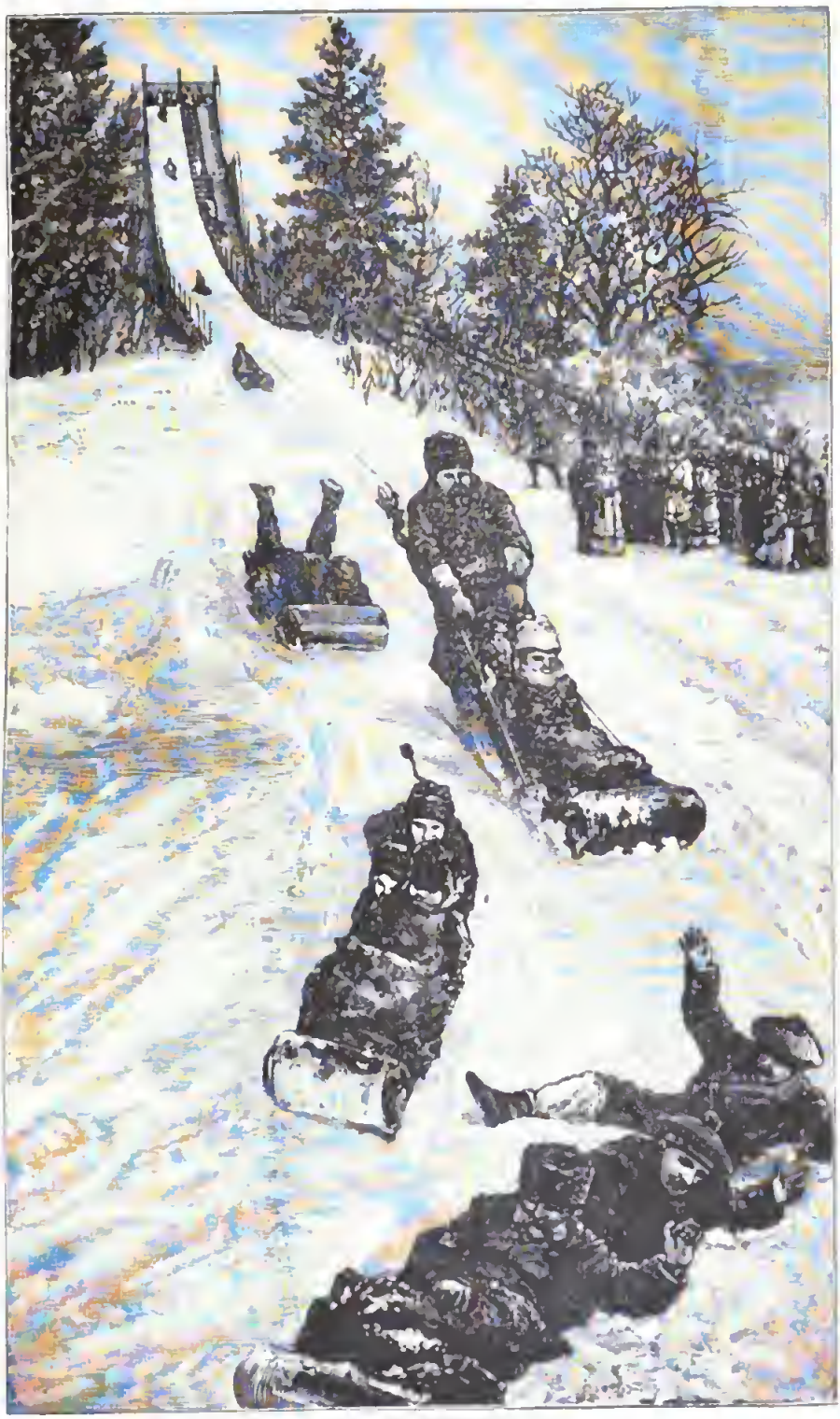


Fig. 15. Kanadisches Tobogganning.

In dieſem maleriſchen, an die polniſche Nationaltracht erinnernden Koſtüm nehmen ſich die ob ihrer blühenden Schönheit gefeierten Kanadierinnen wirklich reizend aus.

Der Leiter eines Toboggan nimmt entweder als der erſte oder letzte der Fahrenden Platz und lenkt den mit Windeseile die ſteile Bahn hinabſauſenden Schlitten dadurch, daß er Hand oder Fuß während der Fahrt auf der entſprechenden Seite gegen die Bahn ſpreizt. Die zarten Inſaſſen, gewöhnlich zwei, drei oder gar vier, ſitzen hintereinander und halten ſich an der Taille des Vordermannes oder der „Vorderdame“. Jede Bewegung, jedes Neigen des Körpers, hat unvermeidlich ein Umſtürzen des Toboggan zur Folge, und da möglicherweiſe hinterdrein andere Toboggans niederſauſen, ſo muß hübſch ſtill geſeſſen werden, ſoll die Thalfahrt gefahrlos bleiben. Oft genug wird der Schlitten durch die Ungeſchicklichkeit des Lenkers oder durch irgend eine Unebenheit der Bahn umgeworfen, und jeder Inſaſſe kugelt oder rutſcht dann auf eigene Fauſt hinab, wenn es ihm nicht gelingt, raſch genug aus der Bahn zu klettern.

Der Höhepunkt dieſer und anderer Wintervergnügungen iſt natürlich der Karneval, der beſonders in Montreal ungemein lebhaft gefeiert wird und wie in Rom oder Venedig viele Tauſende von Fremden aus England und den Vereinigten Staaten herbeilockt. Die zahlreichen Hotels von Montreal ſind dann über und über mit Neugierigen gefüllt, auf Straßen und Plätzen herrſcht das bewegteſte Leben. Der Geſchäftsverkehr hat aufgehört und wird von Vergnügungsluſtigen erſetzt, die in den verſchiedenen Klubkoſtümen, ſowie in phantaſtiſchen Wintertrachten den einzelnen „Slides“ (Eislaufbahnen) zueilen. Elegante Schlitten, beſpannt mit ſtattlichen, glänzend geſchirrten Roſſen, fahren unter Schellengeklingel prozeſſionsweiſe auf und nieder. Auf vielen Schlitten ruht neben dem Kutſcherſitz oder hinten aufgeſchnallt der Toboggan, mit welchem die Inſaſſen ihren Klubs zueilen. Die Stadt ſelbſt prangt im lebhafteſten Flaggenſchmucke, der zu den ſchneeweißen Straßen, den weiten, ſchneebedeckten Plätzen und Parks auffällig kontraſtiert. Hier und dort erheben ſich auf den Plätzen großartige Monumente, Paläſte, Bildſäulen, Statuen u. ſ. w., aus kryſtallhellen Eisblöcken aufgebaut. Der großartigſte Bau dieſer Art iſt jedoch der berühmte Eispalaſt, der zur Karnevalszeit auf dem majeſtätiſchen, von prachtvollen Monumental-Gebäuden umrahmten Dominion-Square errichtet wird: eine phantaſtiſche Ritterburg mit an 30 m hohen Türmen, Minarets, Erkern und feſtungsartigen Thoren, großen Hallen und Bogengängen, alles aus den bläulich glitzernden, durchſichtigen Eisquadern des St.-Lorenz-Stromes erbaut. Darüber gegoſſenes Waſſer glättet die rauhen Sägeflächen und macht die Blöcke zu einer einzigen, feſten Maſſe zuſammenfrieren. Im vergangenen Jahre (1886) zierte die aus Eis gemeißelte Koloſſalſtatue eines Snowſhoer, eine brennende Fackel in der Rechten, den

höchſten Turm dieſes Eispalaſtes. Auf dem zweitgrößten Platze der Stadt, der Place d'Armes, ſtand während des letzten Karnevals ein koloſſaler Löwe, gleichfalls von kunſtgeübter Hand aus Eis gemeißelt; beſonders des Abends nahm er ſich, von verſchiedenfarbigem bengaliſchem Feuer beleuchtet, gar phantaſtiſch aus. Die Feierlichkeiten zur Enthüllung und Eröffnung dieſer vergänglichen Eisbauten bilden wichtige Nummern in dem Feſtprogramm, und viele Tauſende ergötzen ſich an der Illumination, an dem Abbrennen von allerhand Feuerwerkskörpern und der Erleuchtung des Eispalaſtes durch elektriſches Licht, an den Umzügen der verſchiedenen Schlitten- und Schneeſchuh-Klubs, den Fackelzügen u. ſ. w.

Das lebhafteſte Treiben herrſcht jedoch an den einzelnen Tobogganbahnen, deren Montreal zur Karnevalszeit etwa ein Dutzend beſitzt. Die beliebteſte Bahn iſt die „Montreal-Slide", die in der Nähe der faſhionablen Sherbrooke-Straße über einen an die 100 m hohen Hügel führt. Tauſende von maleriſch gekleideten Toboggan-Fahrern und Touriſten beleben tagsüber und bis in die ſpäte Nacht hinein die ſchneeweiße, glatte Fläche. Ein Toboggan nach dem andern ſauſt in unaufhaltſamem Laufe mit Schnellzugsgeſchwindigkeit die Bahn hinab und weit in die zu Füßen des Hügels ſich dehnenden Felder hinein. Dutzende von Toboggans befinden ſich zu gleicher Zeit auf der Bahn; fröhliches Lachen, Singen, Jubeln ſchallt von den Inſaſſen herüber und findet unter den angeregten Zuſchauern lautes Echo. Prozeſſionsweiſe wandern die unermüdlichen Schlittenfahrer, die munteren Mädchen und die kräftigen jungen Männer mit ihrem Toboggan wieder die Anhöhe hinauf, ſetzen ſich, oben angelangt, wieder ſorgfältig hintereinander auf den Schlitten; ein Schrei, und wie eine Flintenkugel ſchießt das leichte Gefährt mit eigentümlichem Geräuſch den Abhang hinab, ſo daß der Luftdruck den Inſaſſen faſt den Atem raubt. In wenigen Sekunden, ſchneller, als ihnen das Auge folgen kann, ſind ſie unten angekommen, um an den Zuſchauern vorbei in die Ebene zu fahren und dort vielleicht kopfüber in den weichen Schnee geſchleudert zu werden.

Während der engliſche Teil der Bevölkerung, der vornehmere und reichere, ſich mit wahrer Leidenſchaft den out of door-(Außerhaus-)Beluſtigungen im obern Stadtteile von Montreal hingiebt, feiern die Franzöſiſch-Kanadier in ihrer Weiſe den Karneval im untern, an den feſtgefrorenen St. Lorenz grenzenden Stadtteile. Franzöſiſche Leichtlebigkeit und Vergnügungsſucht ſind auch in dieſem verlorenen Stamme des Volkes noch lebhaft genug, und es geht hier deshalb auch noch toller und volkstümlicher zu als oben bei den engliſchen Landsleuten. Die Franzoſen haben ihre eigenen Klubs und Vereine, ihre eigenen Karnevals-Feſtlichkeiten, Fackelzüge und Bälle. Im vergangenen Jahre bildete ein maleriſches kanadiſches Jäger- und Trapperlager mitten auf der Eisfläche des St.-Lorenz-Stromes den Mittelpunkt des franzöſiſchen Karnevals.

Die Voyageurs- und Chasseurs-Klubs hatten dort Zelte errichtet und das Lager in ganz derselben Weise ausgestattet, wie sich ein solches in den kanadischen Urwäldern darstellt. Phantastisch gekleidete Indianer in voller Jagdrüstung, Trapper, „Schneeschuher", Jäger in ihrem wollenen Kostüm, Indianerinnen, mit häuslichen Verrichtungen beschäftigt, dienten zur Staffage des fremdartigen Bildes. Ein sogenannter „Boulevard", mit Festons und Guirlanden, Triumphpforten u. s. w. geschmückt, führte vom Lande aus über die holperige Eisdecke des gewaltigen Stromes zu dem Lager, und tagsüber sausten Hunderte von Schlitten ab und zu.

Aber das schönste Bild des Karnevals von Montreal zeigt sich nach eingetretener Dunkelheit. Denn die gleichen Festlichkeiten und Vergnügungen werden dann nur noch um so lebhafter bei künstlicher Beleuchtung fortgesetzt. Elektrisches Licht, von der blendend weißen Schneehülle der Stadt lebhaft zurückgeworfen, erleuchtet das ganze Weichbild. In den Straßen allgemeine Illumination; auf den großen, offenen Eislaufplätzen, den Tobogganbahnen, dem französischen Boulevard u. s. w. brennen gewaltige, hoch auflodernde Freudenfeuer, in deren flackerndem Scheine sich die Tausende phantastischer Karnevalsgestalten nur noch phantastischer ausnehmen; die langen Toboggan-„Slides" sind mit dichten Reihen von chinesischen Laternen, Lampions und Fackeln zu beiden Seiten glänzend beleuchtet; auf dem Zug der zahllosen, die weiße Bahn herabsausenden Toboggans strahlt eine blendende Laterne, und die Rechte jedes Tobogganfahrers hält eine brennende Fackel, deren Funken bei der Thalfahrt in langen Reihen zurückbleiben und dem Ganzen ein zauberhaft anziehendes, wildromantisches Gepräge geben.

Ebenso ist es mit dem französischen Jägerlager und dem großen Boulevard, der des Abends noch belebter ist, als während des Tages. Hier trabt eine lange Prozession der weißgekleideten Schneeschuhläufer umher, jeder eine brennende Fackel in der Rechten; dort ein ebenso langer Zug von Schlitten, gleichfalls mit Lampions und Fackeln geschmückt. Gegenüber, nahe der St.-Helenen-Insel, mitten in dem gefrorenen Strome, wird ein glänzendes Feuerwerk abgebrannt. Die Eispaläste und Eisfiguren in der Stadt sind mit wechselndem bengalischem Lichte beleuchtet, und die in dem Innern erstrahlenden elektrischen Flammen lassen die Krystallbauten selbst in magischem Lichte leuchten, sobald die bengalischen Flammen erlöschen. Das Leben in den Straßen, auf den Vergnügungsplätzen wird immer ausgelassener; denn die bessere Gesellschaft hat sich zurückgezogen, um sich für die Maskeraden und Kostümbälle auf den unter Dach gebrachten Eisplätzen vorzubereiten. Der glänzendste dieser Bälle ist gewöhnlich jener im Victoria-Rink, wo Tausende der elegantesten Paare in prächtigen, allen Zeitepochen und allen Nationen entnommenen Kostümen auf dem glatten Eise dahinfliegen, Quadrillen tanzen und demselben Prinzen Karneval huldigen, der auch in Rom, Venedig

und Nizza alljährlich an denſelben Tagen, vielleicht in derſelben Stunde, gefeiert wird. Nur iſt das Leben, das Vergnügen hier viel freier, geſunder, die Frauenwelt anmutiger, die Männerwelt kräftiger und die ganze Scene, der Eis- und Schneedecke, der winterlichen Zuthaten wegen, vielleicht auch anziehender, als in dem ſonnigen Italien.

7. Der obere St. Lorenz.

Wer von Toronto oder Kingſton oder einer andern Stadt des trügeriſchen, heimtückiſchen Ontario-Sees den St.-Lorenz-Strom abwärts nach Montreal oder Quebec fährt, der wird von dieſer Fahrt nicht ſonderlich entzückt ſein. Die Wirklichkeit entſpricht kaum den Erwartungen, die man bezüglich dieſes gewaltigen Stromes hegt. Iſt man einmal an den „Tauſend Inſeln", deren Beſuch ich an anderer Stelle ſchildere, vorüber, ſo gleitet der Dampfer ruhig die klaren, blauen Fluten des meilenbreiten Stromes hinab, an immer neuen Städtchen und Dörfern vorbei, von denen man jedoch der großen Entfernung und der flachen Ufer wegen nicht viel mehr zu ſehen bekommt, als die Hausdächer und die Kirchtürme. Die zwei bedeutendſten Städte auf der etwa 280 km langen Strecke zwiſchen Kingſton und Montreal ſind die beiden Schweſterſtädte, Prescott auf dem kanadiſchen und Ogdensburg auf dem amerikaniſchen Ufer des Stromes. Dampfſähren verkehren jede halbe Stunde zwiſchen den beiden Städten, ſofern im Winter das Eis den Verkehr nicht vollſtändig unmöglich macht. Noch im letzten Winter mußte ich auf dem Wege von Ottawa nach New-York der zugefrorenen Häfen wegen einen Tag in Prescott, dem hübſchen, geſchäftigen Ogdensburg gegenüber, warten, bis das Eis durch eigens gebaute Eisbrecher zertrümmert und eine offene Waſſerſtraße von einem Ufer zum andern geſchaffen worden war. Dieſer unfreiwillige Aufenthalt bot mir wenigſtens Gelegenheit, die Verſchiedenheit zwiſchen der amerikaniſchen und der kanadiſchen Civiliſation kennen zu lernen. Beide Städte, Kingſton wie Ogdensburg, liegen unmittelbar an den ſanft anſteigenden Stromufern, beide haben natürlicherweiſe dasſelbe Klima, die gleichen ſonſtigen Verhältniſſe, Dampferverkehr, Eiſenbahnen ꝛc., und auch dieſelben Hinterländer auf 100 km im Umkreis. Prescott iſt ein elendes, verlaſſenes Neſt ohne Handel und Wandel, ſeine zwei größten Gebäude ſind das kanadiſche Zollamt und ein verkommenes Hotel, das letztere berüchtigt wegen der Beutelſchneiderei, welcher es ahnungsloſe Reiſende unterzieht[1]. Indeſſen werden wohl die wenigſten der geneigten

[1] Als ich dort, ohne einer Warnung Gehör geſchenkt zu haben, in Gemeinſchaft einiger Freunde ganz beſcheiden zu mittag aß, überſtieg die Rechnung die Preiſe, die in den teuerſten Gaſthöfen von New-York und Chicago gebräuchlich ſind.

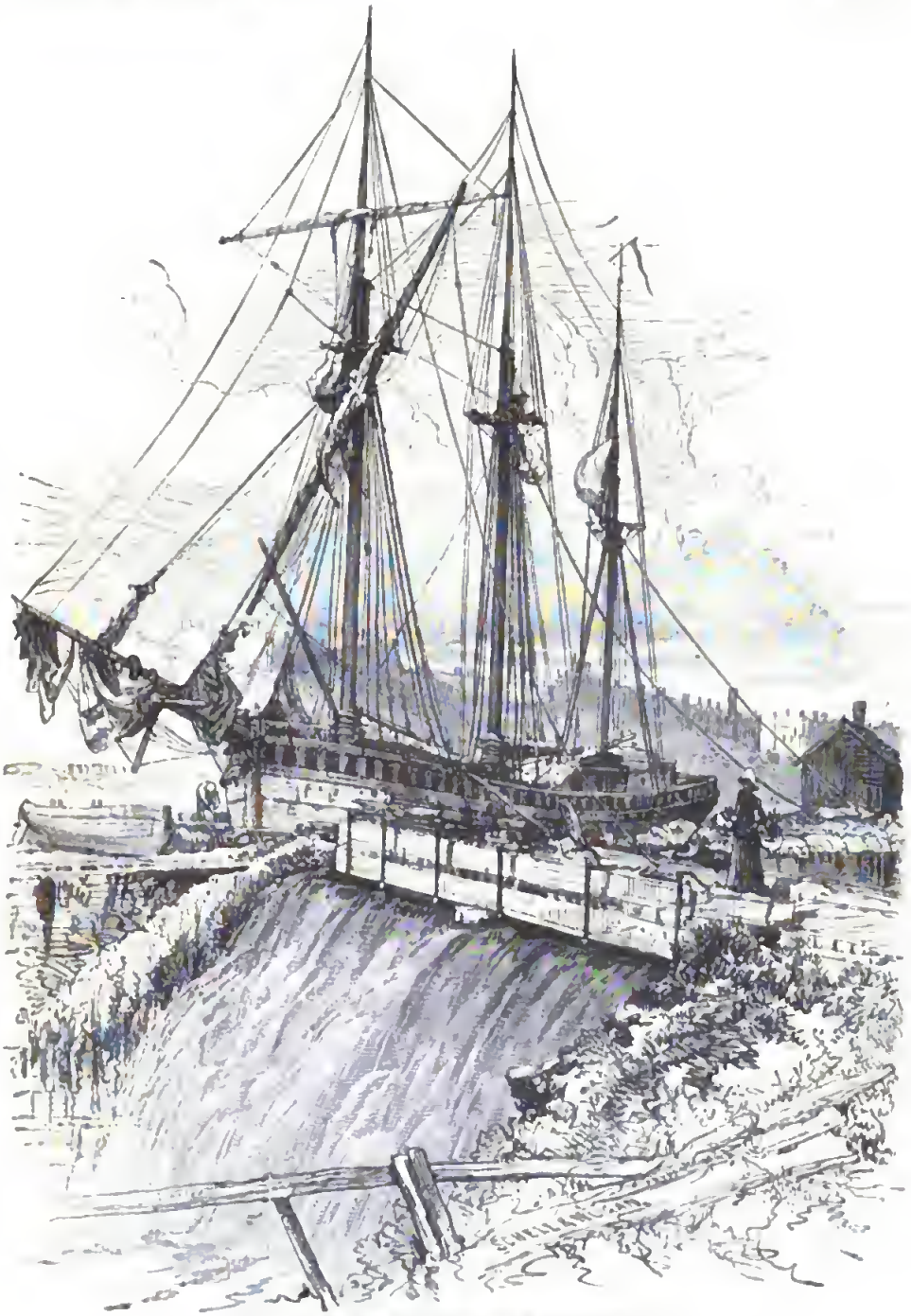


Fig. 16. Eine Kanalſchleuße am obern St. Lorenz.

Leſer dieſer Zeilen in die Lage kommen, die Gaſtfreundſchaft des Prescotter Hotelwirtes in Anſpruch zu nehmen; denn die Stadt mit ihren 4000 Einwohnern bietet dem Touriſten nicht das mindeſte, das ihn auch nur eine Stunde hier feſſeln könnte. Wie anders iſt Ogdensburg! Während die kanadiſche Zwillingsſtadt bei 4000 Einwohnern ſtehen blieb, iſt Ogdensburg fünfmal ſo groß. Seine breiten, verkehrsreichen Straßen ſind mit prachtvollen Steingebäuden beſetzt, deren untere Räume glänzende Kaufläden enthalten. Große, gute Hotels, ſchöne Theater, treffliche Erziehungsanſtalten, ſchattige Squares, gute Geſellſchaft. Das Yankeetum, kräftig, energiſch, findig, wie es iſt, hat Ogdensburg aus ähnlichen Anfängen wie Prescott zu einer ſo blühenden Stadt gemacht. Würden die beiden Städte ihre Einwohner vertauſchen, ich wette, Prescott würde in zwei Jahren eine große, geſchäftige Stadt, Ogdensburg aber ebenſo ſchläfrig und traurig geworden ſein, wie Prescott ſich heute präſentiert.

Zwiſchen Prescott und der großen, unterhalb der Mündung des Ottawa in den St. Lorenz gelegenen Inſel, auf welcher Montreal ſich erhebt, wird der ruhige Stromlauf durch eine Reihe von Katarakten unterbrochen, welche wohl der Schiffahrt ſtromabwärts nicht beſonders gefährlich ſind, aber für die ſtromaufwärts fahrenden Schiffe die Anlage von 6 verſchiedenen Schleußen-Kanälen notwendig machten, die zuſammen an 80 km Länge beſitzen und an Herſtellungskoſten ihre 4 Millionen Dollars verſchlangen. Wir durchfahren auf dem Wege nach Montreal der Reihe nach die Galop, Rapide Plat, Farran Point, Long Sault, Coteau, Cedars und Cascade „Rapids“, und erreichen etwa 16 km oberhalb Montreal die größten und gefährlichſten Stromſchnellen, jene von Lachine, um welche ein 13½ km langer Kanal gebaut wurde. Eine ſonderbare Ironie will es haben, daß gerade der größte und mächtigſte Strom Kanadas, welcher ſeiner Lage, Richtung und Fülle nach berufen war, zur bedeutendſten Verkehrsſtraße des Landes zu werden, durch dieſe Stromſchnellen bis auf die letzten Jahrzehnte für die größere Schiffahrt unzugänglich blieb.

Es hat den Anſchein, als wollte ſich die Natur mit allen ihr zu Gebote ſtehenden Mitteln gegen die Beſiedelung des Landes und die Nutzbarmachung der Flußläufe ſträuben; denn ſelbſt die Anlage der vielen Kanäle machte den St. Lorenz der Schiffahrt nur zur Sommerszeit zugänglich. Gegen den Winter iſt kein Kraut gewachſen. Von November bis April bleibt der Strom vollſtändig geſchloſſen und mit einer dicken Eisdecke überdeckt, die mit den ſcharfen, hoch emporragenden Kanten und Spitzen der zuſammengedrängten und ſo gefrorenen Eisſchollen auch der Schlittenfahrt Hinderniſſe entgegenſtellt. Nur die Stromſchnellen bleiben den Winter über offen. Am 5. Dezember des vergangenen Jahres hätte ich beinahe die ganz unfreiwillige Bekanntſchaft der Coteau Rapids gemacht, wäre nicht im letzten Augenblick

ein Retter in Geſtalt von Dynamitpatronen erſchienen. Der St. Lorenz wird auf ſeinem ganzen Laufe vom Ontario-See bis zur Mündung nur von einer einzigen Brücke, der berühmten Victoriabrücke bei Montreal, überſpannt. An jenen Stellen, wo Eiſenbahnen von den Vereinigten Staaten nach Kanada führen, werden Paſſagiere und Frachten durch Dampfer von Ufer zu Ufer befördert. Ich war bei der grimmigſten Kälte von St. Albans im Staate Vermont aufgebrochen, um mittelſt der Kanada-Atlantic-Bahn nach Ottawa zu reiſen. Das Thermometer ſtand bei meiner Abreiſe um 4 Uhr morgens auf negativ 21° Fahrenheit, alſo 53° Kälte. Obſchon im Eiſenbahnwaggon die Öfen an beiden Enden mit glühenden Kohlen vollgepfropft waren, fror es uns dennoch in der Mitte des Waggons. Um 9 Uhr morgens hatten wir den St. Lorenz erreicht und ſollten von Clark's Island mittelſt Dampfers nach Coteau Landing am andern Ufer übergeſetzt werden. Es iſt die Aufgabe des Dampfers, Tag und Nacht über unausgeſetzt zwiſchen den beiden Ufern zu verkehren, um ſo den Strom, der hier ungeachtet der gerade unterhalb befindlichen Coteau Rapids häufig zufriert, eisfrei zu erhalten. Die Kälte war damals jedoch ſo ungewöhnlich ſtark, daß der Dampfer im Hafen während des Wartens auf unſern Zug und des Umladens der Frachten feſt einfror. Dazu hatte ſich ein mehrere Hektar großes herabtreibendes Eisfeld gerade vor die Hafeneinfahrt gelegt, und es war ſomit unmöglich, über den Strom zu fahren, oder auch nur den Dampfer flott zu machen. Es ging bis zum nächſten Morgen kein Zug zurück nach St. Albans, und die Überfahrt ſtand für heute ebenfalls außer Frage. Was thun? Weit und breit war auf der einſamen, vollſtändig verlaſſenen, unter metertiefem Schnee begrabenen Inſel, auf welcher wir uns befanden, kein Haus, erſt 5 km weiter unterhalb, nahe dem Katarakt, ſtand an der Landungsſtelle einer kleinen Dampffähre ein armſeliges Wirtshaus. Dieſes zu erreichen und vielleicht die dortige Dampffähre zur Überfahrt zu benützen, ſchien uns ratſamer, als das Freiwerden des eingefrorenen und mit jeder Minute feſter einfrierenden Dampfers abzuwarten. Aber wie durch den, wie geſagt, metertiefen Schnee dahin gelangen? Wir waren unſer ſieben Paſſagiere, darunter zwei lebensluſtige junge Kanadierinnen. Unter den Geräten, die in einem offenen Schuppen auf der Station herumſtanden, fanden wir einen roh gezimmerten Frachtſchlitten, der zuweilen von den Eiſenbahnarbeitern zum Transport von Brennmaterial oder Holzſchwellen verwendet wurde. Bald war das nötigſte Handgepäck aufgeladen, den beiden jungen Mädchen ein weiches, warmes Lager dazwiſchen bereitet, und fort trabten wir fünf Männer, mit Seilen, über die Schulter oder um den Leib gebunden, den Schlitten ziehend. Anfänglich ging es recht munter vorwärts, aber das Waten durch den loſen, dünenſandartigen Schnee war äußerſt ermüdend, und erſt nach faſt zweiſtündiger Fahrt gelangten wir nach dem

Fig. 17. Die Long-Sault-Stromſchnellen.

einſamen Wirtshauſe an der Fähre. Der Strom war hier dank der reißenden Strömung in unmittelbarer Nähe der Coteau Rapids offen geblieben, und die kleine Dampffähre konnte ſomit wohl herüber und hinüber. Aber ſie war erſt um 5 Uhr abends zu erwarten. Da war eben nichts weiter zu thun, als ſich in das Unvermeidliche zu fügen, und die den Amerikanern wie den Kanadiern eigentümliche gleichmütige Ruhe bewährte ſich auch hier wieder. Während Franzoſen oder Italiener gewettert und geflucht hätten, ſtanden meine Reiſegefährten einfach, die Hände in den Hoſentaſchen vergrabend, an den Fenſtern und ſtarrten, ein Liedchen pfeifend, auf die raſch und ruhig dahingleitenden Fluten, oder machten ſich's in der einzigen Stube des Wirtshauſes ſo bequem, wie unter den Umſtänden nur möglich. Alſo ganze 6 Stunden unfreiwilligen Aufenthaltes; aber auch ſie vergingen, und mit ihnen kam auch die Dampffähre von dem kleinen franzöſiſchen Dorfe Coteau Landing herübergepuſtet — große, den Strom herunterſchwimmende Eisſchollen vor ſich herſchiebend. Nach weiterem, halbſtündigem Aufenthalte bei Clark's Landing wurde endlich abgedampft. Gegen Abend war jedoch der Eisgang auf dem Strome viel ſtärker geworden: gewaltige Eisflöße und große, durch das Aneinanderreiben zu runden Scheiben mit erhabenen Rändern geformte Schollen trieben maſſenhaft, von der raſchen Strömung abwärts getragen, den Stromſchnellen zu. Von unſerer Kabine aus hörten wir deutlich das dumpfe Schaben und Kratzen des ſich durch das Eis arbeitenden Bugs, und häufig wurde der ganze Schiffskörper durch das Aufprallen der Eisfelder auf das heftigſte erſchüttert. Die Dunkelheit war eingetreten, in der Ferne, am jenſeitigen Ufer, konnten wir das Licht des Coteau-Leuchtturms erblicken, während zwiſchen uns und dem Lande die eisbedeckte Stromfläche wie ein Band dahinglitt. Plötzlich hörten wir die Schiffsleute raſch auf dem Verdeck hin und her eilen, die Maſchine puſtete heftiger, der Dampfer ſchien raſcher zu fahren. Ein Stoß, ſtärker als alle vorhergehenden, machte das Schiff erzittern, und durch die Luken blickend ſahen wir ein ungeheures Eisfeld, dicht an dem Dampfer lehnend, dieſen mit ſich ſtromabwärts führen. An ein Umfahren des Eisfeldes war nicht zu denken; denn dicht daran befand ſich ein zweites von nahezu gleicher Größe, und ehe wir, ſtromabwärts vorauseilend, das Ende dieſer gewaltigen Maſſen erreicht hätten, wären wir in die nahen Stromſchnellen ſelbſt gekommen. In der gefährlichen Lage, in der wir uns befanden, gab es nur ein Mittel: Dynamit. Während wir uns ſchon verloren glaubten, waren ein paar Schiffsleute auf das Eisfeld geſprungen, in wenigen Minuten waren in einer Reihe Löcher in das Eis gehauen und mit kleinen Dynamitpatronen verſehen worden. Kaum war die Mannſchaft wieder an Bord, ſo erfolgte auch ſchon die Exploſion, und das große Eisfeld war geborſten. Nun wurde der Dampfer gewendet, und die ſchmale offene Kluft benützend, fuhren wir in gerader Linie ſtromaufwärts

in offenes Fahrwaſſer. Aber es war die höchſte Zeit geweſen; denn die Lichter von Coteau Landing lagen nun weit weg ſtromaufwärts und zeigten uns, wie nahe wir den Stromſchnellen gekommen ſein mußten, wie knapp alſo die Rettung war. — Eine Stunde ſpäter war Coteau erreicht, und ein mit flinken Pferden beſpannter offener Schlitten brachte uns nach der 3 km entfernten Eiſenbahnſtation, außerhalb des Bereichs des St. Lorenz.

Während der Oberlauf des großen Stromes zahlreiche Kataraкte aufzuweiſen hat, wird die Schiffahrt auf dem Mittellauf zwiſchen Montreal und Quebec wieder durch ebenſo zahlreiche Untiefen gefährdet, deren bedeutendſte ſich in dem 32 km langen und etwa 15 km breiten St.-Peters-See befindet, welchen der St. Lorenz auf der Hälfte der Strecke zwiſchen Montreal und Quebec durchfließt. Die Durchſchnittstiefe dieſes Sees beträgt nur $3^1/_2$ m, und erſt ſeit etwa zehn Jahren gelang es, nach unzähligen fruchtloſen und koſtſpieligen Verſuchen durch Ausbaggern und Sprengen einen Schiffahrtskanal von 6 m Tiefe durch den See herzuſtellen, der in den letzten zwei Jahren ſogar bis auf $7^1/_2$ m Tiefe gebracht wurde. Die Geſamtmenge der ausgebaggerten Stein- und Sandmaſſen betrug über 16 Millionen cbm. und die Koſten beliefen ſich auf $3^1/_2$ Millionen Dollars! Die Opfer waren allerdings ſehr bedeutend, aber Montreal iſt dadurch, 800 km vom Ocean entfernt, wenigſtens in einen den größten Schiffen zugänglichen Seehafen verwandelt worden.

Wenn die Fahrt auf dem St. Lorenz auch in mancher Hinſicht intereſſant iſt, ſo bleibt das Intereſſanteſte derſelben doch der Einblick in die geologiſchen Verhältniſſe des Strombettes und damit auch des ganzen Landes. Wir ſehen deutlich an den Schutt-Terraſſen im Thale des St. Lorenz, wie an den gerundeten, glatten Bergen der Laurentiden, daß die ganze nördliche Hälfte des Kontinents dereinſt mit ungeheuren Gletſchern bedeckt war. Die Narben der Gletſcherreiſe nach Süden, die tiefen Riſſe und Thäler durch die Felſen zeugen uns von den ganz unfaßbaren Gewalten, welche der Oberfläche des Kontinents hier ihre heutige Form gegeben haben. Geologen ſchätzen die Dicke der Eisſchichte im öſtlichen Teile auf 3300 m, gegen Weſten allmählich abnehmend. Mit der Senkung der Laurentiden und des ganzen nördlichen Teiles des Kontinents hörte die Gletſcherbildung auf, die Gletſcher ſchrumpften immer mehr zuſammen, und ihr Schmelzwaſſer bildete die großen Seen und Flußläufe in ihrer heutigen Form. Derſelbe Vorgang wiederholt ſich heute noch in einem andern großen Lande, in Grönland, welches den Reſt der rieſenhaften Gletſcherdecke von Nordamerika zu tragen ſcheint. Ob auch Grönland ſeine Eisdecke verlieren wird? ob die Natur wohl auch dieſes Gebiet aus der kryſtallenen Hülle ſchälen und im Laufe unabſehbarer Zeiten der menſchlichen Kultur zugänglich machen wird?

8. Neu-Braunſchweig und die Bai von Fundy.

Die Beſitzergreifung und Beſiedelung Kanadas ging faſt in ganz derſelben Weiſe vor ſich, wie jene der Vereinigten Staaten. Wie in den letzteren die Prairie-Staaten die jüngſten ſind, ſo auch in Kanada, und wie in der Union die Neu-England-Staaten die älteſten, kultivierteſten und am ſtärkſten beſiedelten ſind, ſo ſchließt auch in Kanada die nördliche Fortſetzung dieſer Neu-England-Staaten die älteſten und am dichteſten beſiedelten Gebiete in ſich. Sie umfaſſen die drei Provinzen Neu-Braunſchweig, Neu-Schottland und Prinz-Eduards-Inſel. Obſchon dieſe drei Provinzen zuſammengenommen nur ein Siebzigſtel des Flächenraumes von Kanada einnehmen, beträgt ihre Bevölkerung doch über ein Fünftel der ganzen Kolonie. Und dennoch iſt dieſe Bevölkerung nur auf einen kleinen Teil der drei Provinzen beſchränkt, während der weitaus größte Teil derſelben, beſonders in Neu-Braunſchweig, von ausgedehnten, undurchdringlichen Urwäldern eingenommen wird, die ſich jeder Anſiedelung entgegenſtellen. Dieſes Verhältnis zwiſchen der Größe des Landes und der geringen, auf ganz kleine Gebiete beſchränkten Bevölkerung läßt uns am deutlichſten erkennen, wie wenig die weite Kolonie, ungeachtet der Entwicklung der Kanadier zu einer ſelbſtändigen Nation und politiſcher Größe, auch heute noch beſiedelt iſt, und welche Macht und Ausdehnung ſie einſtens wohl erreichen mag. In Kanada iſt gewiß Raum genug vorhanden, um eine Bevölkerung von 100 Millionen zu faſſen und zu ernähren, und heute zählen wir hier erſt $4^1/_2$ Millionen! Allerdings geht es, wie ſchon angedeutet, in Kanada unendlich langſamer vorwärts, als in den Vereinigten Staaten, welche ihr nördliches Nachbarland in dem Wettlaufe ebenſoweit überflügelt haben, wie der Haſe die Schildkröte; aber die Bevölkerung wird und muß kommen. In 100 Jahren vielleicht wird irgend ein Kanada-Reiſender in dieſem Buche mit derſelben Verwunderung umherblättern, mit welcher ich heute die Chroniken und Schilderungen der Engländer und Franzoſen des vorigen Jahrhunderts leſe, von der erſten Entdeckung Kanadas durch Leef Erikſon im Jahre 1000, von den Fahrten Sebaſtian Cabots 1497 und Jaſpard Cortereals 1499 nach Labrador gar nicht zu reden. Samuel de Champlain und der Sieur de Monts waren 1605 die erſten Eroberer und Anſiedler von Neu-Frankreich, und bei Port Royal in La Cadie (Akadien), dem heutigen Annapolis, wurde das erſte Weizenkorn geſäet. Die kleine Franzoſenkolonie wuchs und blühte während mehrerer Jahre, bis die Engländer den Franzoſen ihren Beſitz ſtreitig machten. Um Port Royal drehte ſich der Kampf während eines Jahrhunderts. Fünfmal wurde Port Royal von den Engländern erſtürmt, viermal wieder den Franzoſen abgetreten; dreimal wurden die Angriffe der Engländer von den Franzoſen zurückgeſchlagen, zweimal wurde Port Royal von den vereinigten

Franzoſen und Indianern geſtürmt, einmal von Piraten erobert und gebrandſchatzt, einmal auch von den amerikaniſchen Revolutionären genommen. Im Frieden von Utrecht (1713) wurde ganz Akadien an England abgetreten, und in deſſen Beſitz iſt es auch geblieben, ungeachtet vieler Kämpfe und Kriege. 1749 ſah die Gründung von Halifax, der Hauptſtadt von Neu-Schottland, und 1754 hörte Akadien auf, als ſolches zu beſtehen. Die Revolution der franzöſiſchen Anſiedler, der Akadier, hatte ihre Vertreibung aus der Kolonie zur Folge, und aus ihr ſchälten ſich allmählich die gut engliſchen Provinzen Neu-Braunſchweig, Neu-Schottland und Prinz-Eduards-Inſel heraus.

Aber auch heute ſind, wie geſagt, die drei bevölkertſten Provinzen Kanadas nur ſchwach beſiedelt und verlaſſen, und in den nördlichen Teilen werden ſie es wohl noch ein halbes Jahrhundert lang, wenn nicht länger, bleiben; das konnte ich deutlich auf der Fahrt von Quebec aus durch die Halbinſel Gaspé und Neu-Braunſchweig wahrnehmen. Quebec iſt mit der Hauptſtadt des letztern, St. John, und mit Halifax durch die Interkoloniale Eiſenbahn verbunden; die kompakten Gebirgsmaſſen und dichten Urwälder des mittlern Neu-Braunſchweig vermeidend, führt dieſe anfänglich längs der Süduſer des St.-Lorenz-Stromes, ſpäter längs der Küſten des St.-Lorenz-Golfes nach der ſchmalen Landenge, welche die große, faſt vollſtändig vom Meere umgebene Halbinſel Neu-Schottland mit dem nordamerikaniſchen Feſtlande verbindet. Dort, bei der Stadt Monkton, zweigt ſich eine Bahn nach St. John ab, während die Hauptlinie quer durch Neu-Schottland nach Halifax weiterführt. Die Bahn geht auf dieſem weiten Umwege durch ſo unwirtliche Gegenden und iſt im Winter ſo ſehr Schneeverwehungen und eiſigen Stürmen ausgeſetzt, daß ſie häufig tagelang gar nicht befahrbar und die Verbindung mit Neu-Schottland unterbrochen wird, da der Hafen von Halifax nicht ſelten vollſtändig zugefroren iſt. Es wurde deshalb in der jüngſten Zeit wieder ernſtlich der Plan aufgenommen, eine Eiſenbahn von St. John aus quer durch das Urwaldgebiet von Neu-Braunſchweig nach Quebec zu bauen, ſoweit eine direkte Linie überhaupt auf kanadiſchem Boden möglich iſt. Die Grenze der Vereinigten Staaten ſchneidet nämlich tief in das kanadiſche Gebiet ein, und der Staat Maine iſt auf drei Seiten von kanadiſchen Ländern eingeſchloſſen. Die neue Bahn läuft längs des größten Fluſſes von Neu-Braunſchweig, des St. John, aufwärts bis an die Grenze zwiſchen Neu-Braunſchweig und Quebec und iſt bis dorthin in der That ſchon hergeſtellt. Es bleibt nur noch der Teil zwiſchen dem Oberlaufe des St. John und dem St. Lorenz zu vollenden.

Mit dieſer Bahn wird ein großer Schritt zur Aufſchließung des öden Urwaldlandes gethan ſein, das, nur von waſſerreichen Flußläufen und zahlloſen Seen unterbrochen, vier Fünftel von Neu-Braunſchweig einnimmt. Die einzigen Bewohner ſind die letzten Abkömmlinge der einſtens zahlreichen und

mächtigen Micmac-Indianer, sowie schottische oder französische Trapper und Fischer. Die zahlreichen von Wasserfällen und Stromschnellen unterbrochenen Flüsse Neu-Braunschweigs, wie der Restigouche, der Miramichi, Kennebekasis und andere, sind weltberühmt wegen ihres unglaublichen Reichtums an Fischen, vor allem an Lachsen und Lachsforellen; der Wert der Fischereien, in welche allerdings die Seefischerei mit eingeschlossen ist, belief sich 1885 auf 4 Millionen Dollars. Neu-Schottland allein übertrifft die benachbarte Provinz, und zwar betrug hier im Jahre 1885 der Wert des Fischhandels über 8 Millionen Dollars. Der größte Teil hiervon entfällt jedoch auf Seefische.

Wie Neu-Schottland neben den schottischen Disteln einen Fisch in seinem Wappen führt, so zeigt jenes von Neu-Braunschweig neben dem schottischen Löwen ein Schiff. Und mit Recht; denn dank den ausgedehnten Wäldern voll hochstämmigen Bauholzes und dem ergiebigen Fischfange bildet der Schiffbau Neu-Braunschweigs wichtigste Industrie. Auf der langweiligen, langwierigen Eisenbahnfahrt von Quebec nach dem am äußersten Ende der tief ins Land schneidenden Fundy-Bai gelegenen Monkton dreht sich alles Leben und Streben um diese beiden Dinge: Schiffe und Fische. Zwölf Stunden nach unserer Abfahrt von Quebec fuhren wir spät abends über das breite Ästuarium des Restigouche-Flusses, der mit zahllosen Fischerbooten bedeckt war, und eine Stunde später dampften wir an den Gestaden der Chaleurs-Bai entlang, welche ihres großen Fischreichtums wegen in der letzten Zeit den Zankapfel zwischen England und Frankreich bildete. Die Ufer sind felsig und öde, ohne irgend welchen Baumwuchs und ohne Ansiedelung; aber kaum hatten wir die Chaleurs-Bai verlassen, als sich auch schon an den zahlreichen Flüssen, über welche wir setzten, überall die großen Industrien des Landes bemerkbar machten: bei Bathurst, Newcastle und anderen Ansiedelungen nichts als Schiffbauwerften und große Sägemühlen; in den Häfen zahlreiche Schiffe, in den Städtchen geschäftiges Leben.

Dasselbe geschäftige Leben fanden wir auch in Monkton; nur sind es hier weniger die Schiffe als die Eisenbahnen, welchen die Stadt ihre Blüte verdankt. Monkton ließ trotz seiner 6000 Einwohner einen ganz kläglichen Eindruck in mir zurück. Wir kamen um 1 Uhr morgens hier an und stiegen in dem besten, aber trotzdem elenden Gasthof ab. Die Straßen waren mit fußtiefem Staub bedeckt, der sich dank einem heftigen Regenguße über Nacht in ebenso tiefen Kot verwandelt hatte. Und wie in den Straßen, so zeigte sich Kot und Schlamm auch in dem Hafen der Stadt auf Kilometer hinaus. Die Schiffe lagen wie tote Fische auf dem Trockenen, nach der einen oder andern Seite gelehnt, und der hier in die Bai mündende Petitcodiac wälzt seine schmutzigen Fluten durch ein enges, in den Hafenschlamm gerissenes Rinnsal. Das Rätsel dieses trockenen Hafens war bald gelöst: die Bai von Fundy, an deren nördlichstem Ausläufer Monkton liegt, ist berühmt wegen

ihres heftigen Flutwechſels, und der Hafen Monktons fällt zweimal täglich der Ebbe zum Opfer, um ebenſo oft wieder von tiefem Meerwaſſer gefüllt zu werden. Das Schauſpiel der zurückkehrenden Flut iſt über alle Beſchreibung großartig; die mit großer Macht und Schnelligkeit emporeilenden, ſchaumumränderten Meeresfluten erinnerten mich lebhaft an ein ähnlich heftiges, nur viel berühmteres Naturwunder: das Eindringen des Meeres

Fig. 18. Getreideſpeicher am St.-John-Fluß.

in das Seine-Äſtuarium zur Zeit des größten Frühjahrs-Flutwechſels. Wir ſtanden auf der Werfte der St.-John-Dampfer, und 10 m unter uns wälzten ſich die Schmutzfluten des Petitcodiac dem Meere zu. Plötzlich hörten wir aus der Ferne dumpfen Donner, ähnlich dem Geräuſch eines ſchnell fahrenden Eiſenbahnzuges, und nach wenigen Minuten gewahrten wir auch weit ſtromabwärts einen weißen, hohen Damm, der quer über das Flußbett gelegt war. Mit der Schnelligkeit eines Eiſenbahnzuges ſchien er ſich unſerem

Standpunkt zu nähern, und bald konnten wir unterscheiden, daß eine etwa 1 m hohe schäumende Wassermauer ihre Fluten, von unsichtbaren Gewalten getrieben, schußweise bald an dieser, bald an einer andern Stelle aufwärts schob, während hinter dieser Avantgarde die Wassermauer etwa 2 m Höhe zeigte. Im Handumdrehen hatten die Fluten unsern Standpunkt erreicht, und dasselbe Flüßchen, das noch vor wenigen Minuten langsam und trübe dem Meere zugeflossen, war jetzt zu einem das ganze meilenweite Strombett bedeckenden, schäumenden, donnernden Strome geworden, der in der entgegengesetzten Richtung floß, mit seinen Wellen die trocken daliegenden Schiffe vom Boden so heftig auf seine Schultern hob, daß sie auf und nieder tanzten und nach den Seiten schwankten wie Nußschalen. Binnen einer halben Stunde war das ganze Hafenbett mit etwa 10 m Wasser gefüllt, und die Wellen sandten ihre Schaumspitzen bis zu unserem Standpunkt empor.

Dieses ergreifende Schauspiel, das uns veranlaßt hatte, einen Tag über in Monkton zu bleiben, wird zur Zeit der großen Frühlingsfluten, der „Springtides", noch viel ergreifender; denn die Wassermauer erreicht dann eine Höhe von $2^1/_2$ m und eilt mit einer Schnelligkeit von 25 km stromaufwärts. Alles, was sich ihr in den Weg stellt, wird über den Haufen geworfen oder ans Land geschleudert, Boote, Barken und große Schiffe nicht ausgenommen. Sogar Fische werden aus den Fluten gehoben und leblos an die Ufer geschnellt. Rindvieh und Schweine kennen genau das ferne Donnern der sich nähernden Flutwellen und eilen so rasch als möglich landeinwärts, um sicherem Ertrinken zu entgehen. Die größte bisher in Monkton beobachtete Fluthöhe erreichte $13^1/_2$ m, während die größten nordatlantischen Fluten bisher die folgenden waren: St. Germain (Frankreich) 12,6 m, Bristol (England) 13,2 m.

Das gewaltige Ebbe- und Flutspiel in der Fundy-Bai hat das hier sehr flache Küstenland dem Meere unterthan gemacht, und auf Meilen landeinwärts sieht man zur Zeit der Ebbe nichts als eine Schlammwüste, durch welche sich die aus den Bergen kommenden Flüsse tiefe, enge Schluchten gerissen haben. Der Alluvialboden dieser Küsten ist naturgemäß ungemein fruchtbar und die Bewohner Neu-Braunschweigs wie des gegenüberliegenden Neu-Schottland haben Hunderttausende von Acres eingedämmt und der Weidekultur unterworfen. Der Preis mancher „Dykelands" erreicht an 200 Dollars für den Acre. Der Boden ist dort auf Jahre hinaus unerschöpflich, und lassen die Heu-Ernten endlich nach, so braucht man die Dämme nur zu durchstechen, um mit dem nächsten Flutspiele neuen Dünger zugeführt zu erhalten.

Von Monkton aus erreichten wir, auf der Eisenbahn längs des fischreichen Kennebekasis-Flusses, binnen wenigen Stunden St. John, die Hauptstadt Neu-Braunschweigs.

Fig. 19. Salmfischerei im Hafen von St. John (Ebbezeit).

St. John, das mit dem gegenüberliegenden Portland etwa 50 000 Einwohner zählt, liegt recht maleriſch auf einer ſteilen, felſigen Halbinſel im Äſtuarium des gleichnamigen Stromes; aber eine ſchöne Stadt iſt es deshalb doch nicht zu nennen. Alles ſcheint dunkel und düſter, ganz ſeiner dichten, häufigen Nebelatmoſphäre entſprechend. Die Häuſer ſind aus dunklen Quadern oder Rohziegeln, viele auch aus Holz erbaut; die letzteren zeigen einen dunkelbraunen, düſtern Anſtrich. Wohl kann St. John auf den ſchattigen King-Square und die von dort nach dem Hafen hinabführende King-Street mit Recht ſtolz ſein; aber auf dieſen Platz und dieſe Straße beſchränkt ſich auch die ganze Schönheit der Stadt. Wie in Monkton, ſo iſt auch hier der Flutwechſel ſo gewaltig, daß die zahlreichen Schiffe in dem großen, weiten Hafen zweimal täglich auf dem Schlammboden liegen und die Werften hoch über ſie emporragen. Zwei verheerende Feuer (1837 und 1877) haben allerdings unter den ſchmutzigen Stadtteilen gehörig aufgeräumt und neue, ſchönere mit breiteren Straßen entſtehen laſſen; aber dennoch wird ſchwerlich jemand St. John auch nur eines vorübergehenden Aufenthalts würdigen, er ſei denn durch Geſchäfte genötigt. Die einzige Sehenswürdigkeit der Stadt iſt die Mündung des großen St.-John-Fluſſes. An 800 km lang, an manchen Stellen mehrere Kilometer breit und äußerſt waſſerreich, wird dieſer merkwürdigerweiſe bei ſeiner Mündung durch zwei hohe, ſteile Felsmauern derart eingeengt, daß er ſich durch einen kaum zwei Steinwürfe breiten Kanal hindurchzwängen muß. Hinter dem Felſenthore liegt der Hafen und eine ſeegleiche Bucht, davor jedoch die weite Bai von Fundy. Eine kühne Kettenbrücke überſpannt die Flußmündung, und unter ihr fahren die größten Segelſchiffe und Dampfer nach dem Hafen durch. Dasſelbe Schauſpiel der Meeresfluten, das ich ſchon in Monkton geſehen hatte, wiederholt ſich auch hier; nur ſind hier die Fluten noch viel wilder und aufgeregter. Es gewährt einen eigentümlichen Anblick, die an und für ſich ſchon 30—40 m hohen Getreideſpeicher zur Ebbezeit noch um 10 m höher über das Schlammbett des Fluſſes emporragen, oder die für die Flutzeit aufgeſpannten Fiſchnetze auf hohen Stangen in freier Luft hängen zu ſehen.

Man rühmt die Fahrt flußaufwärts zu den mächtigen Schluchten und Waſſerfällen des St. John; ich hatte mich indeſſen in dieſem waſſerfallreichen Lande ſchon derart an die großartigſten Naturſchauſpiele gewöhnt, daß ich mich zu der Fahrt nicht verleiten ließ. Aber noch ein anderer Grund hielt mich davon ab: die Furcht vor den Mosquitos, der ſchrecklichen Landplage von Neu-Braunſchweig, die zugleich eines der hauptſächlichſten Hinderniſſe ſeiner Beſiedelung bildet. Sie ſind die eigentlichen Herren von Neu-Braunſchweig, gerade ſo unbezwingbar und unerreichbar, wie ihre Mitregenten, die Stechfliegen oder „Heſſian Flies“. Wehe den Jägern und Fiſchern, den Holzfällern und Flößern, welche ſich im Sommer in die Wälder wagen!

Tagewerk und Nachtruhe werden ihnen dergestalt verleidet, ihre Nerven durch die fürchterlichen Peiniger in einer Weise zerstört, daß sie trachten, sobald als möglich wieder an die Seeküste zu gelangen. Im Frühjahr und Herbst wird dafür Vergeltung geübt: kolossale Holzmassen schwimmen dann den St.-John-Fluß hinab nach der gleichnamigen Hafenstadt, um entweder dort schon zum Schiffbau benutzt oder nach aller Welt verschifft zu werden. Erst im vergangenen Jahre wurde ein ungeheures Floß von Bauholz aus St. John zur See nach New-York geflößt; die Länge dieser „Ocean Timber Raft" betrug dem „New-York Herald" vom 12. Juli 1886 zufolge 126 m, die Weite 15 m und die Tiefe 10,8 m, also die Dimensionen des größten Oceandampfers; das Gewicht des Holzes wurde auf 7000 t geschätzt.

9. Durch Akadien nach Halifax.

Ein schmaler, durch tief einschneidende Meeresarme vielfach zerrissener Isthmus ist sozusagen die Brücke zwischen dem Festlande und dem einer Insel gleich losgetrennten Neu-Schottland, dem einstigen Akadien. Eine Eisenbahn führt über die Landenge quer durch die Provinz nach der an der Ostküste gelegenen Hauptstadt Halifax, und auf dem Wege dahin durchfahren wir die lieblichen, ungemein malerischen Landschaften, welche zu Beginn des 17. Jahrhunderts den Kern von Neu-Frankreich bildeten, aber während des ganzen der Besiedelung folgenden Jahrhunderts der Schauplatz heftiger Fehden und Kämpfe zwischen den Engländern und den Franzosen waren. Die Küstenländer der Bai von Fundy und ihres nördlichsten Armes, der malerischen, von heftigen Fluten zerwühlten Bucht von Minas, bildeten das einstige Akadien, das Longfellow in seiner „Evangeline" so herrlich besungen hat. Bis herab nach Annapolis, dem einstigen vielbelagerten und vielmal zerstörten Port Royal, erstreckten sich die Ansiedelungen der Franzosen; aber diese sind verschwunden, unterdrückt, in allen Teilen des Kontinents von Nordamerika zerstreut, ihre einstigen Städte, Dörfer und Farmen sind zerstört, und heute ist kaum mehr eine Spur von Akadien vorhanden. Englisches Leben sproßt und blüht auf den Prairien Neu-Frankreichs. Der englische Leopard hat die bourbonische Lilie verschlungen. Nur einzelne französische Namen haben sich hie und da erhalten.

Es spricht sehr für die Güte und den Reichtum des Landes, daß zwei Reiche wie England und Frankreich um den Besitz Neu-Schottlands einen fast hundertjährigen Krieg führen konnten, und in der That gehört das einstige Akadien zu den gesegnetsten Gebieten Kanadas. Ackerbau, Viehzucht, Bergbau und Fischerei erfreuen sich hier gleicher Berühmtheit und Pflege. Die Berglandschaften im Innern der Halbinsel zeigen ausgedehnte Wälder; dazwischen

ſchlummern viele Hunderte von kleinen Seen, die ihre fiſchreichen Abflüſſe dem Meere zuſenden. Die ſanften Abhänge eignen ſich vorzüglich für Getreide- und Obſtbau, und die Küſtenſtriche längs der vielen tief einſchneidenden Meeresbuchten ſind ein Paradies der Viehzüchter. Wir berühren auf der Fahrt nach Halifax einige Meilen vor der Hafenſtadt Truro die berühmten Kohlendiſtrikte mit ergiebigen Minen, von denen die wichtigſten den Namen Acadia-Minen führen. Längs der vielfach zergliederten Küſten giebt es zahlreiche gute, durch viele vorgelagerte Inſeln gegen das Anſtürmen des Meeres geſchützte Häfen. Die Argyll-Bai im ſüdlichſten Teile der Halbinſel beſitzt deren allein gerade ſo viele, als es Tage im Jahre giebt.

Kein Wunder, daß Neu-Schottland ſchon zu einer Zeit, als man von der großen Ausdehnung des nordamerikaniſchen Kontinents noch gar nichts wußte, ſo viele Einwanderer anzog. Überdies iſt die Halbinſel der Europa am nächſten liegende Teil des Feſtlandes von Nordamerika und wurde ſo zum erſten Zankapfel zwiſchen den beiden großen Kolonialmächten des Kontinents. Akadien und die heroiſchen Kämpfe ſeiner Einwohner gegen die Engländer ſind heute vergeſſen. Die Akadier und die mit ihnen einſt verbündeten Indianer ſind unterdrückt und zu loyalen Unterthanen Ihrer Großbritanniſchen Majeſtät geworden, und nur der Beſucher Neu-Schottlands muß unwillkürlich an die erſten Anſiedler des ſchönen Landes zurückdenken. Viele Tauſende von Franzoſen, zumeiſt aus der Umgebung von La Rochelle ſtammend, hatten ſich hier angeſiedelt und hingen treu und ſtandhaft an dem angeſtammten König und dem fernen Vaterland, ſelbſt als ihre neue Heimat an die Engländer abgetreten wurde. Wie ſpäter Polen, ſo weigerte ſich Akadien, die Herrſchaft der neuen Beſitzer anzuerkennen. In hundert Kämpfen und Aufſtänden zeigten deſſen Bewohner ihr Streben nach Unabhängigkeit, und alle Verſuche, ſie zur Unterwerfung zu zwingen, ſcheiterten an ihrer Standhaftigkeit. Und als alle Hoffnung, ihre neue akadiſche Heimat Frankreich zu erhalten, geſchwunden war, verbrannten ſie (1755) ihre Städte und Dörfer, zerſtörten die Kulturen und wanderten nach Louiſiana, nach Georgien und anderen Teilen des Feſtlandes, lieber, als daß ſie engliſche Unterthanen wurden. 5000 Akadier verließen ihre Heimat freiwillig, 2000 wurden von den Engländern zwangsweiſe des Landes verwieſen und in verſchiedene Teile Neu-Englands verteilt; eine geringe Anzahl blieb in Neu-Schottland zurück. Jetzt ſind ihre Nachkommen wieder auf 40 000 Seelen angewachſen und haben, wie bemerkt, längſt jeglichen Widerſtand aufgegeben. Neben ihnen wohnen friedlich die Nachkommen der tapferen, wilden Rothäute als Farmer und Viehzüchter. Auch die Deutſchen haben ſüdlich von Halifax eine Anzahl ganz bedeutender Anſiedelungen, deren größte Lüneburg in der gleichnamigen Grafſchaft iſt. Sie ſind gute Farmer, kräftige, ausdauernde Holzſchläger und tüchtige Schiffbauer geworden und mit ihrem Loſe vollkommen

zufrieden. All dieſe verſchiedenſprachigen Einwohner Neu-Schottlands leben friedlich neben- und untereinander, wie man ſich leicht bei einem Beſuche des Marktes von Halifax überzeugen kann.

Überhaupt iſt Halifax mit ſeinen 40 000 Einwohnern eine Stadt des Friedens, ungeachtet der vielen Bilder des Krieges, die ſich hier allerorts vordrängen: auf den die Bai und den maleriſchen Hafen umgebenden Höhen ſtattliche Forts mit dräuenden, kanonengeſpickten Baſtionen; auf der großen, grünen Georgsinſel in der Mitte der Bucht Feſtungswerke, Kaſematten, Schießſcharten, in der Stadt ſelbſt Kaſernen mit Artillerie und Infanterie, in den Straßen engliſche Rotröcke und Matroſen; in den öffentlichen Gärten ſpielen Militärkapellen, und draußen in der Bucht liegen ſchläfrig große, eiſengepanzerte engliſche Kriegsſchiffe. Der Beſucher von Halifax wird durch dieſes kriegeriſche Anſehen der Stadt ſeltſam berührt; denn man kann durch den ganzen Kontinent von Nordamerika, von Neu-Orleans bis Alaska, von Galveſton bis Quebec reiſen, ohne auf Militär zu ſtoßen. Erſt in Weſtindien, in der Hauptſtadt der ſpaniſchen Inſel Kuba, wird man ähnlichen Bildern begegnen wie hier, in der Hauptſtadt Neu-Schottlands. Halifax iſt nämlich auch nach der Zurückziehung der engliſchen Truppen aus Kanada das Hauptquartier der engliſchen Land- und Seemacht in der Neuen Welt geblieben — wohl weniger zur Verteidigung gegen etwaige Angriffe, als zum ſichtbaren Zeichen der engliſchen Oberherrſchaft. Es iſt die einzige Stadt Kanadas mit engliſcher Garniſon; es ſtationieren hier ſtets zwei Infanterie-Regimenter, ein Ingenieur-Korps und einige Batterieen Artillerie. Die Stadt bildet gleichzeitig die Sommerſtation der beiden engliſchen Geſchwader von Nordamerika und Weſtindien, und die Anweſenheit ſo vieler Truppen und Schiffe verleiht ihr ungewöhnliches Leben.

Dazu iſt Halifax einer der bedeutendſten Seehäfen Amerikas, und inſofern der wichtigſte und bedeutendſte Hafen Kanadas, als es, im Gegenſatze zu Quebec und Montreal, auch während der kalten Wintermonate offen bleibt. Die überſeeiſchen Dampfer der Allan Line und der anderen kanadiſchen Dampferlinien laufen im Winter in Halifax an; die großen Fiſcherflotten von Neu-Schottland, welche alljährlich die Küſten Neufundlands und Labradors beſuchen, machen Halifax zu ihrer Hauptſtation, und endlich iſt es der Haupt-Einfuhr- und Ausfuhr-Hafen des öſtlichen Kanada; all das vereinigt ſich, um Halifax viel Leben und großen Reichtum zuzuführen.

Nördlich von Neu-Schottland, nur durch eine ganz enge, eher einem Fluſſe gleichende Meeresſtraße getrennt, liegt die große Inſel Kap Breton, früher eine ſelbſtändige Provinz, jetzt aber mit Neu-Schottland vereinigt. In Bezug auf Form und Küſtengliederung gehört Kap Breton wohl zu den merkwürdigſten Inſeln des ganzen Erdballs. Von Norden her dringt ein Meeresarm bis nahezu an die Südküſte der Inſel vor, das Land mit zahl-

Fig. 20. Winter in der Northumberland-Straße.

reichen Fjorden durchſchneidend. Die Landenge zwiſchen der Straße von Kanſo bei Neu-Schottland und dem von Norden eindringenden Meeresarm wurde vor einigen Jahren durchſtochen. Die Dampfer, welche die Verbindung zwiſchen dem Endpunkte des neuſchottiſchen Eiſenbahnnetzes und der Hauptſtadt von Kap Breton, Louisburg, herſtellen, fahren aus der Straße von Kanſo nördlich um die große, von Franzoſen bewohnte Madame-Inſel herum in den Kanal von St. Peter ein, der ſie in den großen See des Bras d'Or (des goldenen Arms) bringt. Dieſer See oder vielmehr Meeresarm liegt gerade im Mittelpunkte der Inſel und iſt mit der See durch zwei enge, lange Kanäle, den großen und den kleinen Bras d'Or, verbunden. Louisburg war früher die Hauptſtation franzöſiſcher Macht in Amerika, aber ſeine Feſtungswerke ſind längſt zerſtört, es hat an Bedeutung verloren, und andere Städte ſind neben ihm im nördlichen Teile der Inſel entſtanden, die den großen, reichen Kohlenminen ihre verhältnismäßige Blüte verdanken. Wie in Neu-Schottland und Neu-Braunſchweig überhaupt, ſo bildet auch hier den Haupterwerbszweig der Bevölkerung die ungemein ergiebige Fiſcherei.

Fig. 21. Kap Breton.

In den ſüdlichen Teil des St.-Lorenz-Golfes gebettet und vom weiten Halbkreis des Feſtlandes durch die Northumberland-Straße getrennt, liegt die kleinſte und unbekannteſte Provinz von Kanada: Prince Edward Island. Wie viele haben je von der Prinz-Eduards-Inſel gehört? Still und abgeſchieden liegt dieſelbe in den eiſigen Fluten des Golfs, während vier Monaten im Jahre eisumſtarrt und vollſtändig vom Feſtlande und damit auch von der großen Welt abgeſchloſſen. Die Northumberland-Straße iſt nämlich während des Winters längs der Küſten auf Meilen hinaus zugefroren, der Hafen von Pikkou in dem benachbarten Neu-Schottland iſt unzugänglich; ebenſo ſind die Küſten der Prinz-Eduards-Inſel ſelbſt auf Meilen hinaus

mit Eis umgürtet, so daß weder Schiffe noch Schlitten hier verkehren können. Diese Verhältnisse sind um so bemerkenswerter, als die Prinz-Eduards-Insel mit ihren 120 000 Seelen von allen Provinzen Kanadas am dichtesten bevölkert ist, ja zu den dichtestbevölkerten Teilen Nordamerikas gehört. „Die Insel", so heißt Prince Edward Island kurzweg bei den Kanadiern, bietet uns wiederum ein Beispiel der auffälligen Gegensätze, die Kanada aufzuweisen hat, und der seltsamen Ironie, mit welcher die Natur hier ihre reichsten Gaben ausgestreut, aber deren Nutznießung dem Menschen so sehr erschwert hat. Undurchdringliche Wälder und Felsenwüsten in Gegenden, die von allen Seiten her zu Wasser und zu Land zugänglich wären, hier jedoch eine Insel, die auf ihrer ganzen Ausdehnung von etwa 5500 qkm nicht einen Quadratmeter schlechten Bodens besitzt und dennoch ein Drittel des Jahres hindurch von allem Verkehr mit der Welt abgeschlossen ist. „Die Insel" ist vielleicht das fruchtbarste und gesegnetste Land Kanadas; ohne Gebirge, ohne Felsen, mit tiefem, reichem Ackerboden, prächtigen Häfen, Sommerfrischen, mildem Klima, im Winter kaltem, aber klarem Wetter. Die Hauptstadt der Insel, Charlottetown, mit ihren 10 000 Einwohnern, gehört zu den schönsten und lieblichsten Städten Kanadas. Eisenbahnen durchziehen die Insel ihrer ganzen Länge nach. Der Fischfang ist ungemein ergiebig; aber, wie gesagt, während vier, häufig auch während fünf Monaten im Jahre ist aller Verkehr mit der Außenwelt unmöglich. Niemand kann dann die Insel verlassen, niemand sie erreichen. Deshalb hat die kanadische Regierung jetzt auch die Absicht, im Verein mit der Provinzialregierung der Insel einen unterseeischen Tunnel nach dieser anzulegen in Gestalt einer Stahlröhre von 5,4 m Durchmesser und 0,10 m Wandstärke, die an dem engsten Teile der Northumberland-Straße auf den Meeresgrund gelegt werden soll. Die Wassertiefe an der genannten, circa $10^1/_2$ km breiten Stelle ist durchschnittlich 12 m mit einem Maximum von 24 m in der Mitte. Die Kosten dieses großen, aber notwendigen Unternehmens werden auf 4—5 Millionen Dollars geschätzt, eigentlich eine geringe Summe im Verhältnisse zu der Wichtigkeit einer ständigen Verbindung zwischen der Provinz und dem Festlande von Kanada.

10. Ottawa, die Hauptstadt der Dominion.

Unter den vielen schönen Städten Kanadas ist mir Ottawa, die politische Hauptstadt und der Regierungssitz dieses großen Landes, stets am schönsten erschienen. Ob man Ottawa im Sommer oder im Winter besuchen mag, immer zeigt es sich so malerisch und so fesselnd, daß man seinen Aufenthalt dortselbst gerne verlängert.

Ottawa ist das Washington von Kanada. Wie die große Hauptstadt der Vereinigten Staaten, so zeigt auch Ottawa eine Anzahl breiter, präch-

tiger Straßen, stattlicher Paläste und schöner Plätze und Squares. Mit seinen 30 000 Einwohnern ist es allerdings kaum ein Viertel so groß wie Washington; aber seine Lage ist unvergleichlich schöner und romantischer,

Fig. 22. Der Parlamentsplatz zu Ottawa.

ja oftmals, wann ich vom Garten des General-Gouverneurs oder von der Kettenbrücke der Chaudière-Fälle aus die reizende Rundschau bewunderte, sann ich vergeblich nach, wo in der weiten Welt ich wohl ein ähnlich traumhaft schönes Städtebild gesehen.

Schon ohne die Paläſte, die ſeine Anhöhen krönen, ohne die kühnen Brücken, die ſeine Flüſſe und Kanäle überſpannen, und ohne die reizenden Villen, die im Schatten der Rieſenbäume ruhen, müßte das Thal des mächtigen, ſchäumenden Ottawa-Fluſſes den ſchönſten Gegenden Kanadas beigezählt werden. Von den laurentiniſchen Bergen hinabeilend, ſtürzen ſich die dunkelbraunen und doch klaren Fluten des waſſerreichen Stromes, des bedeutendſten Nebenfluſſes des St. Lorenz, ſchäumend über einen von hohen Felſen eingefaßten und von Felſenſtufen teilweiſe gebrochenen Abſatz von über 30 m in die Tiefe und bilden die berühmten Chaudière-Fälle (ſiehe Fig. 25), ein würdiges Seitenſtück zu dem unfernen Niagara. Unten angekommen, wälzen ſie ſich in einem weiten Thale weiter, deſſen Südſeite von hohen, ſteil in den Fluß abfallenden, reichbewaldeten Felſen ausgefüllt wird. Auf der Nordſeite hebt ſich der Boden allmählich zu wald- und wieſenreichen Hügeln empor, hinter denen in langen, ſanften Linien die Höhenzüge der majeſtätiſchen, dicht bewaldeten Laurentiden ihre Kämme in die Wolken ſtrecken.

Das üppig grüne Thal und das Hochplateau im Süden werden von zahlreichen Kanälen und Flußläufen durchzogen: dem waſſerreichen Gatineau im Norden und dem Rideau im Süden, der nahe ſeiner Mündung in den Ottawa einen zweiten, gleich berühmten, wenn auch kleinern Waſſerfall, den Rideau-Fall, bildet. Hochſtämmige Baumgruppen ſind in dem hübſchen Landſchaftsbilde zerſtreut. Die Menſchenhand hat in dieſem Falle den Reiz der Gegend nur erhöht, ihre Wildheit gemildert, indem ſie kühne Brücken über die Waſſerfälle warf, auf allen Ausſichtspunkten, Klippen und Höhen reizende Paläſte und Villen erbaute und die höchſte Erhebung gerade im Mittelpunkte des Bildes, den ſteil aus dem Ottawa-Fluß emporſteigenden Barrack Hill, mit gotiſchen Rieſenpaläſten krönte, die an Großartigkeit, Pracht und Reichtum mit den hervorragendſten Bauten der Neuen Welt wetteifern.

Dieſe Paläſte, von mehreren Kuppeln und Türmen überhöht, ſind der Regierungsſitz der kanadiſchen Dominion. Hier ſind der Senat und das Abgeordnetenhaus, die Miniſterien, die Poſt- und Zollämter untergebracht. Die einzelnen Paläſte ſind rings um einen großen, prachtvollen Platz angeordnet, der im kleinen an den Wiener Univerſitätsplatz erinnert. Ihre Erbauungskoſten beliefen ſich, obſchon das Material nahezu unentgeltlich geliefert wurde, auf 4 Millionen Dollars. Das Parlamentsgebäude, das größte von allen, nimmt die Mitte des Platzes ein; ſeine gewaltige Kuppel iſt auf viele Meilen in der Runde ſichtbar. Derſelbe Reichtum, der ſich von außen in allen Einzelheiten zeigt, macht ſich auch in der innern Ausſtattung bemerkbar, in den weiten, teppichbelegten, porträtgeſchmückten Hallen, in der reichhaltigen Bibliothek, wie in den Sitzungsſälen ſelbſt, wo jedes Mitglied der Kammern einen eigenen Schreibpult beſitzt. Ein lebensgroßes Bildniß der

Fig. 23. Das Parlamentsgebäude zu Ottawa.

Königin von England ziert den einen, Bildnisse von Georg III. und der Königin Charlotte zieren den andern Sitzungssaal.

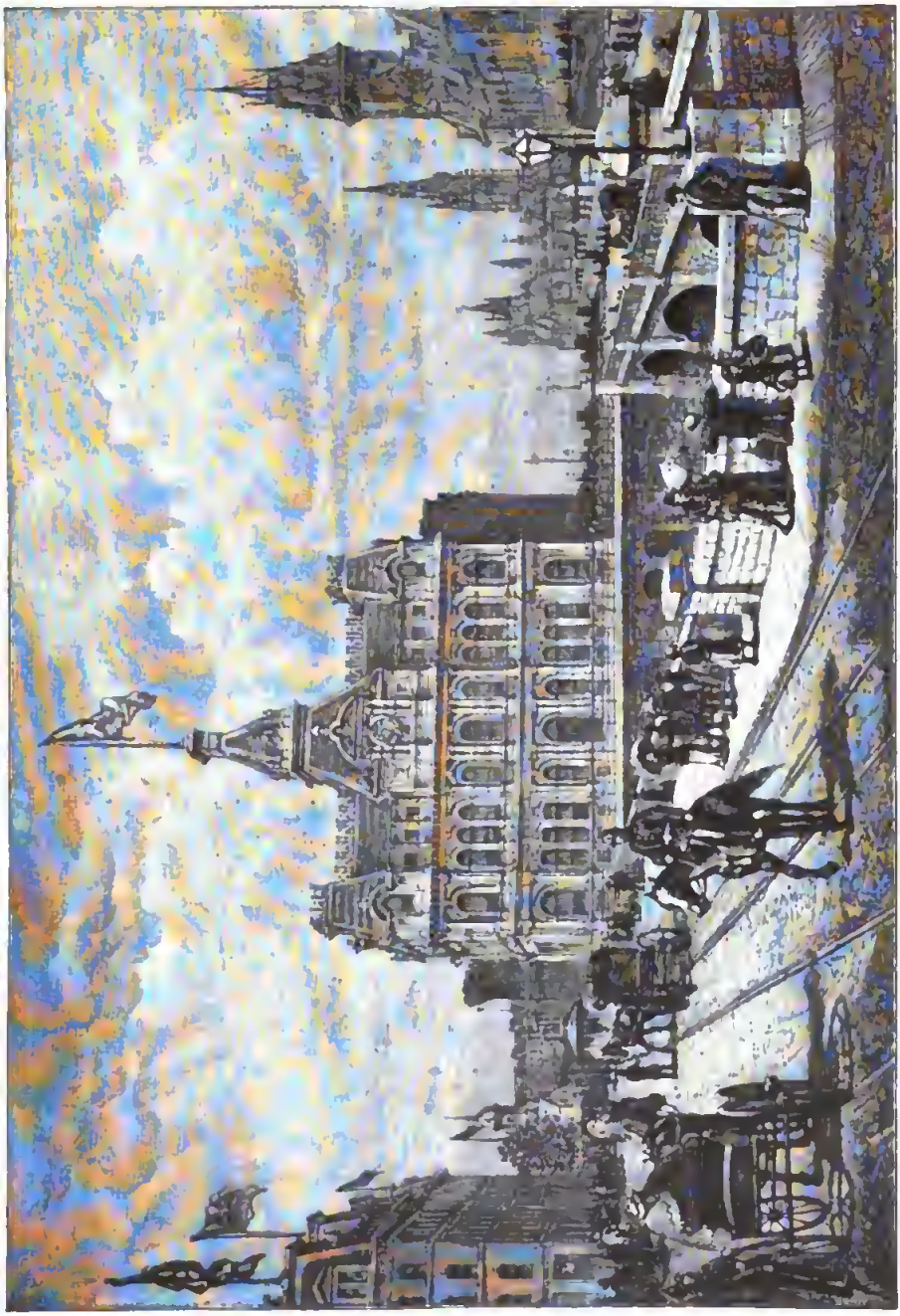


Fig. 24. Das Postamt von Ottawa.

Von dem Government-Square gelangt man über die stolze, neue Dufferinbrücke in die breiten, schönen Geschäftsstraßen der Stadt mit ihren großen Palästen, ihren Mammuthotels und eleganten Kaufläden. Weiter hinaus,

ſtromaufwärts, verwandelt ſich der Charakter des vornehmen Städtebildes. Die Häuſer werden unſcheinbarer, anſpruchsloſer, und hat man den ſchönen, geräumigen Bahnhof der Kanadiſchen Pacific-Bahn paſſiert, ſo befindet man ſich bald in dem Herzen und Sitze der großen, allumfaſſenden Induſtrie, der Ottawa ſeinen Reichtum und ſeine Blüte verdankt. Dumpfes Donnergetöſe verrät uns die Nähe der großen Chaudière-Fälle, aus deren Tiefen eine Säule von Sprühregen und Nebel emporſtäubt. Die Straßen und Zufahrten rings um die Fälle ſind mit großartigen Sägewerken, Mühlen und Holzſchuppen beſetzt, auf allen offenen Plätzen ſind ungeheure Mengen von Bauholz, Balken, Brettern und Latten zu hohen, maſſigen Türmen aufgeſchichtet. Kanäle mit raſend ſchnell dahintanzenden Fluten treiben Dutzende von Waſſerrädern, in den Sägewerken ſchnurren und kreiſchen hunderte großer Kreisſägen — alles ein Lärmen und Toben und Schaffen, wie man es nur in den größten Induſtrie-Centren zu ſehen gewohnt iſt.

Endlich iſt die ſchlanke Kettenbrücke ſelbſt erreicht, welche den hier zwiſchen ſteilen Felſen eingeengten Ottawa-Strom gerade unterhalb der Fälle überſpannt. Kaum hat man die Brücke betreten, ſo zeigen ſich auch ſchon die ſchäumenden Waſſerſtürze in ihrer ganzen Majeſtät — trotz der zahlreichen umgebenden Mühlen und Sägewerke doch noch ein überwältigendes Naturbild. Denn obſchon die Ingenieurkunſt der Menſchen den Fällen in wahrer Tollkühnheit an den Leib gerückt und in zahlreichen Kanälen von oberhalb her gewaltige Waſſermengen von den Fällen abgelenkt, obſchon jeder Felſen ſeine Mühle, jeder der vielen zwiſchen den Felſen einherſprudelnden Waſſerarme ſein Mühlenrad hat: an die Majeſtät der Fälle hat doch niemand zu rühren gewagt, und die Waſſermengen ſind zu mächtig, zu allgewaltig, um ſich wie jene der kleineren Arme in Feſſeln legen zu laſſen. Auf Felſenſtufen aufſpringend und zu Staub zerſtiebend, ſtürzen ſie in weiten Bogen in die Tiefe, und von unten ſteigt, in allen Regenbogenfarben ſchillernd, der Sprühregen empor inmitten raſtloſen menſchlichen Gewerbfleißes.

Den Chaudière-Fällen hat Ottawa es zu danken, daß es zum Mittelpunkt und Hauptort des kanadiſchen Holzhandels geworden iſt. Millionen von Baumſtämmen kommen alljährlich von dem romantiſchen obern Ottawa und ſeinen Nebenflüſſen herabgeſchwemmt, um hier zerſägt und zu Bauholz verarbeitet zu werden, und die Nachfrage nach kanadiſchem Holz aus allen Weltteilen iſt ſo groß, daß die zahlloſen Sägewerke Tag und Nacht unausgeſetzt thätig ſind. Von Ottawa aus werden die Stämme den St. Lorenz abwärts nach Montreal und Quebec geſchwemmt und dort zur Beförderung nach Europa, Südamerika oder Auſtralien auf Schiffe verladen. Mit der Zunahme des Bedarfs an kanadiſchem Holze iſt natürlicherweiſe auch die

Fig. 25. Die Chaudière-Fälle.

Zahl der Arbeiterbrigaden, die alljährlich nach den Urwäldern im Oberlaufe des Ottawa-Flusses ziehen, und die Zahl der gefällten Baumstämme gewachsen. Sägewerke sind in den letzten Jahren zu Dutzenden entstanden, mit den sie speisenden Kanälen bedecken sie viele Hektaren Landes. Jedes nur irgendwie benützbare Plätzchen, jeder Felsen, ja die überhängenden Klippen an den Fällen tragen ihre Mühlen. Nach allen Richtungen hin ist das Wasser von den Fällen abgeleitet, ein wahres Labyrinth von Kanälen. Die kühnsten Konstruktionen, die sinnreichsten Einrichtungen wurden getroffen, um System in dieses Chaos von Kanälen, Schleusen, Dämmen, Fällen und Bassins zu bringen, und kopfschüttelnd stand ich hier inmitten der ausgedehnten, vielseitigsten und dabei doch so ruhigen und regelmäßigen Verwertung der großen Naturkraft. Es giebt hier Sägen in allen möglichen Formen und Größen, riesige Kreissägen mit wahren Elefantenzähnen, die sich schrillend ihren Weg durch die gewaltigsten Waldmajestäten bahnen, wie winzige Block- und Bandsägen, welche die Miniaturlatten für Zündhölzchen zerkleinern. Stundenlang könnte man hier stehen und die schnurrenden Kreissägenbatterieen beobachten, denen in ununterbrochener Folge von kräftigen Männern Stamm nach Stamm zugeführt wird. Einen Augenblick schwirrt die gewaltige Sägescheibe klingend und klirrend frei um ihre eigene Achse, dann beißt sie sich mit ihren scharfen, stählernen Zähnen in den Waldkoloß, und binnen wenigen Minuten ist der knorrige Stamm in glatte, regelmäßige Bretter und Dielen zerteilt, die nun in den ganze Quadratmeilen bedeckenden Holzparks zu Türmen aufgeschichtet werden.

Aber nicht alle Stämme fallen den heißhungrigen Sägewerken der Chaudière-Fälle zum Opfer. Ein großer Teil wird unbehauen oder doch nur abgeschwartet den untern Ottawa hinab nach Montreal geschwemmt und in eigenen Slides (Schlitten) um die Chaudière-Fälle herumgeführt. Diese Slides bilden eine Hauptsehenswürdigkeit Ottawas, und selten verläßt ein Besucher die Stadt, ohne auf Flößen die steile Bahn der Slides herabgeschossen zu sein. Selbst der Prinz von Wales, welcher Ottawa gelegentlich der Grundsteinlegung des Parlamentsgebäudes besuchte, die Prinzessin Luise von England und andere Fürstlichkeiten ließen sich die eigentümliche, nicht gerade gefahrlose Fahrt auf dem mit rasender Eile in die Tiefe gleitenden Wasser nicht entgehen.

Jenseits der Kettenbrücke über die Chaudière-Fälle liegt die Stadt Hull, eigentlich nur eine Vorstadt von Ottawa, und jenseits des Rideau-Kanals eine andere Vorstadt, bescheidener und armseliger als der Stadtteil um die Wellington Street herum, der Wohnsitz der altfranzösischen Bevölkerung, der uns mit seinen Kirchen und Cafés, seinen französischen Aufschriften und Zeitungen wieder völlig in die Normandie versetzt. Eine einzige Brücke trennt hier England von Frankreich, den „Baker" vom „Boulanger", den

„Shoemaker“ vom „Cordonnier“, die „Street“ von der „Rue“. Etwa 6000 Franzoſen behaupten hier wacker Grund und Boden gegen den Anſturm des angelſächſiſchen Lebens.

Noch weiter über den Rideau-Strom hinaus gelegen, von deſſen Brücke aus man die Rideau-Fälle ſelbſt wahrnehmen kann, iſt die vornehme „Reſidential Suburb“ von Ottawa, Neu-Edinburg, mit den prachtvollen Villen der Reichen und Großen Kanadas. An dem ſchönſten Punkte, auf einem Felsvorſprung hoch über dem darunter hinbrauſenden Ottawa-Strom, liegt auch die Reſidenz des genialen kanadiſchen Staatsmannes und gegenwärtigen Premierminiſters, Sir John Macdonald. Einige Minuten weiter erreicht man die Umfaſſungsmauern eines großen, wohlgepflegten Parks, an deſſen Pforten galonnierte Diener Wache halten. Auf prächtigen Wegen unter ſchattigen, hohen Bäumen dahinfahrend, ſieht man bald ein vornehmes Gebäude auftauchen, an der Pforte engliſche Soldaten in voller Uniform. Es iſt Rideau Hall, die Reſidenz des General-Gouverneurs von Kanada.

Man kann nicht behaupten, daß Rideau Hall mit ſeinen vielen Zubauten und Anſtückelungen eine des erſten Würdenträgers der großen Dominion würdige Reſidenz ſei, und doch ſind die inneren Räumlichkeiten, der Ballſaal, der Speiſeſaal und die Empfangsräume, ebenſo vornehm wie glänzend. Lord Lansdowne, der gegenwärtige General-Gouverneur, verſicherte mir gelegentlich eines Beſuches, er könne ſich keine behaglichere Wohnung wünſchen. Rideau Hall erinnert darin an die Londoner Paläſte der engliſchen Herzoge [1]. Dazu hat es noch ſeine unvergleichlich ſchöne Lage und ſeinen herrlichen, mehrere 100 ha großen Park — kein Wunder, daß ſich hier ſogar Prinzeſſin Luiſe, die Tochter der engliſchen Königin, als Vorgängerin der Marchioneß von Lansdowne glücklich fühlte und nur mit ſchwerem Herzen von Ottawa ſchied.

II. Aus der kanadiſchen Geſellſchaft.

Wie über Kanada im allgemeinen, ſo iſt auch über ſeine vornehme Geſellſchaft wenig über die Grenzen des Landes gedrungen. Die Kanadier reiſen nicht viel im Auslande; man ſieht daraus, daß ſie ſich zu Hauſe recht wohl befinden und Unterhaltung nicht erſt auswärts zu ſuchen brauchen.

[1] Bei meinen erſten Spazierfahrten durch London hielt ich die auf vornehmen Squares ſtehenden, mit düſteren, hohen Mauern umgebenen, dunklen Rohziegelbauten, wie Portland Houſe, Devonſhire Houſe und andere, für Klöſter, Kaſernen oder — beinahe für Gefängniſſe; aber wahre Herzogspracht entfaltet ſich im Innern dieſer von außen ſo unſcheinbaren Häuſer.

In den großen Fremdencentren wie in den Bade- und Touriſtenorten wird man die Fremdenliſten in der Regel vergeblich nach Gäſten aus Montreal oder Quebec durchſuchen, und unſere Geſellſchaft iſt vielleicht beſſer mit den Sitten und Gebräuchen in den japaniſchen oder ägyptiſchen Salons, als mit jenen von Kanada vertraut. Auch würde man den Kanadiern großes Unrecht thun, wollte man ihre Salons mit jenen der amerikaniſchen Geſellſchaft verwechſeln. Den Salons von Montreal, von Ottawa und Quebec fehlt unzweifelhaft der verſchwenderiſche Glanz und die großthueriſche Prunkſucht ihrer New-Yorker Nachbarn. Aber das iſt nicht der einzige Unterſchied, der zu ihren Gunſten ſpricht.

Die Geſellſchaft von Montreal iſt in vieler Hinſicht vornehmer und feiner als die der großen Metropole Amerikas — vielleicht ſchon deshalb, weil ſie keine Zuthat an Emporkömmlingen, an großthueriſchen Geldprotzen und bildungsloſen Elementen beſitzt. Montreal erinnert in geſellſchaftlicher Hinſicht viel mehr an Edinburg oder Dublin als an Amerika — und dieſes Anlehnen an die ruhigeren, ſtrengeren geſellſchaftlichen Verhältniſſe des angelſächſiſchen Mutterlandes ſieht man ſchon bei kürzerem Aufenthalte in den Klubs, den Theatern und Konzerten, auf den öffentlichen Promenaden wie in den Salons.

Die vornehme Geſellſchaft von Kanada iſt dabei nichts weniger als ſteif, im Gegenteile, ſie iſt lebhafter, geiſtreicher und liebenswürdiger in ihrem Weſen, da ſie auf die vier Hauptſtädte des weiten Landes beſchränkt iſt. In England hat die vornehme Geſellſchaft eine ſtarke Beimiſchung der ſteifen, frömmelnden landed gentry, der begüterten Landedelleute, welche mit ihren Familien nur für einige Wochen nach den Hauptſtädten kommen und von ihren Landſitzen ihre altmodiſchen Toiletten und ihre freilich korrekten, aber doch wenig abgeſchliffenen Manieren mitbringen. In Montreal wie in Quebec iſt die Geſellſchaft Sommer und Winter beiſammen. Alles kennt einander viel beſſer und bewegt ſich darum deſto ungezwungener, ohne in die lauten Ausſchreitungen der New-Yorker zu verfallen. Die Kanadierin auch nur individuell mit der Amerikanerin in gleiche Linie ſtellen zu wollen, wäre ein großer Fehler: die Kanadierin iſt das gerade Gegenteil ihrer ſüdlichen Nachbarin und wird doch ſo gerne mit dieſer verwechſelt. Die typiſche Amerikanerin arbeitet wenig oder nichts; ſie ſetzt ſich in Lifts oder Aufzüge, ſtatt die Treppen emporzuſteigen; ſie fährt ſpazieren, ſtatt zu gehen; ſie naſcht Süßigkeiten oder Fruchteis und trinkt Limonaden, ſtatt kräftige Nahrung zu ſich zu nehmen; ſie kann weder Wärme noch Kälte ertragen, thut nichts, um ihren Körper zu kräftigen, leidet endlos an allerhand Nerven- und Magenkrankheiten und iſt in der zweiten Hälfte ihres Lebens ſich und anderen eine Laſt. Natürlich giebt es auch zahlreiche Ausnahmen, beſonders unter jenen deutſcher Abſtammung; aber die Mehrzahl der Amerikanerinnen iſt weit

entfernt davon, ideale Frauen und Mütter zu sein. Die Kanadierin hingegen ist einfach und anspruchslos in ihren persönlichen Bedürfnissen; sie verkehrt ebenso viel außer wie in dem Hause; sie liebt den Sport nicht als einfache Zuseherin, sondern nimmt an all den kräftigen Übungen der Männerwelt in noch höherem Maße teil als die Schottin; sie jagt, reitet, rudert, schwimmt, fährt im Winter auf Tobogganschlitten oder Schlittschuhen mit den Männern um die Wette, scheut weder Regen, Sturm noch Kälte — sie ist mit einem Worte eine Amazone außer dem Hause, dabei aber auch eine in jeder Hinsicht glänzende Salondame im Hause selbst. Sie hat die gleiche Anmut und Grazie, die man in der englischen Gesellschaft so häufig antrifft, sie ist jedoch eine stattlichere Erscheinung, von kühnerem Wuchse und blühenderer Weiblichkeit. Wie ihre Stammesgenossin jenseits der Atlantis, ist sie meistenteils blond, mit zartem Teint und blauen Augen. Im Salon ist sie eine vorzügliche Tänzerin, gewandt in der Unterhaltung und stolz auf ihr Land, auf das reiche Jagd- und Sportingleben, dem sie sich mit solcher Vorliebe hingiebt. Sie ist ungemein vergnügungslustig und gesellig. Durch Sommer und Winter jagt ein Fest das andere, und die meisten Feste werden out of doors (außerhalb des Hauses) abgehalten. Zahllose Reit-, Jagd-, Fischfang-, Cricket- und Lacrosse-Klubs pflegen den Sport im Sommer, Schlitten- und Schneeschuh-Klubs, Eislauf-Vereine u. s. w. den Sport im Winter. Montreal mit seinem Karneval steht natürlich an der Spitze der kanadischen Gesellschaftscentren. Die englischen Offiziere schätzten die kanadischen Städte von jeher als die unterhaltendsten und lustigsten Garnisonsplätze. Ihre Gegenwart verlieh den Salons mehr Glanz und Leben; aber auch jetzt, nachdem die Garnisonen eingezogen und nur mehr auf zwei Regimenter in Halifax beschränkt sind, ist das Leben nicht minder lustig. Alljährlich wählt gar mancher englische Edelmann oder Offizier Montreal zu seinem Winteraufenthalt.

Montreal ist auch in anderer Beziehung merkwürdiger als die übrigen kanadischen Städte. Es hat nicht nur einen, sondern zwei große Gesellschaftskreise, die einander kaum berühren. Die Stadt wird zur Hälfte von Franzosen bewohnt; aber obschon diese in geschäftlicher Hinsicht längst von den Englisch-Kanadiern verdrängt sind und im allgemeinen nur eine verhältnismäßig untergeordnete Rolle spielen, so haben sich doch ihre vornehmen Gesellschaftskreise erhalten. Es ist schwer, zu den ungemein reichen, streng katholischen, noch treu am bourbonischen Lilienbanner hängenden Franzosenkreisen Zutritt zu erlangen, gerade so, wie in den Legitimistenkreisen von Paris. Aber einmal eingeführt, wird der Fremde überrascht sein von der feinen Bildung und den gesellschaftlichen Manieren, die er dort antrifft. In Quebec, dem Hauptbollwerk des Franzosentums in Amerika, gilt dies noch in viel höherem Maße. Auch die Englisch-Kanadier haben in Quebec

viel von dieſem altfranzöſiſchen Schliff angenommen und ſind ihres feinen Benehmens und ihrer Zuvorkommenheit wegen in ganz Nordamerika bekannt. Aber dennoch ſprechen ſie ebenſowenig wie die Montrealer franzöſiſch, wenn ſie mit Franzoſen verkehren, während die Franzoſen ihrerſeits, obſchon ſie häufig vortrefflich engliſch ſprechen, mit einem Anglo-Kanadier ſich ſtets franzöſiſch unterhalten werden. Gewiſſe Kreiſe der vornehmern Geſellſchaft verleugnen ſogar die Kenntnis des Franzöſiſchen überhaupt, und als der Herzog von Edinburg gelegentlich eines Beſuches in Quebec auf einem Balle Cercle hielt, fand er dies ſo auffallend, daß er in gutem Franzöſiſch die laute Bemerkung fallen ließ: „Je ne m'explique pas, qu'une Canadienne ne sache pas le français“ (Ich kann mir's gar nicht erklären, daß eine Kanadierin nicht Franzöſiſch verſtehen ſollte).

Dieſe ſchon ſeit dem vorigen Jahrhundert beſtehende Spannung in den Beziehungen der beiden, dasſelbe Land bewohnenden, gleiche Rechte und Freiheiten genießenden Raſſen iſt eine der auffälligſten Erſcheinungen in den kanadiſchen Großſtädten. Sie zeigt ſich im Straßen- wie im Geſchäftsleben, in der Geſellſchaft, in der Litteratur und in der Kunſt. Die Engländer haben ebenſo wie die Franzoſen ihre eigenen Tages- und Wochenblätter, ihre Schulen und Univerſitäten, ihre Klubs, geſelligen Vereinigungen, Feſttage und ihren eigenen Karneval, ja ihre eigenen Theater und Konzerte. Quebec iſt in der letztgenannten Hinſicht in ſeiner abgeſonderten Lage viel ſtiefmütterlicher bedacht als Montreal, das von den zahlreichen umherwandernden Theatertruppen von New-York aus in einer Nacht mit der Eiſenbahn erreicht werden kann. Montreal hat zwei ſchöne, große Theater, das eine, die „Academy of Music“, im obern, faſhionablen Stadtteil gelegen und von den Engländern gerne beſucht; das andere, „Theatre Royal“, im franzöſiſchen Stadtteil, mehr von den Franzoſen begünſtigt; was aber nicht verhindert, daß bei beſonderen Gelegenheiten, wie bei Opernvorſtellungen, beide Geſellſchaften ſich im Theater begegnen und dabei einen Glanz der Toiletten entfalten, wie er eben nur in engliſchen Theatern während der „Seaſon“ die Regel iſt. In den benachbarten Vereinigten Staaten beſucht man die Theater in gewöhnlicher Straßentoilette, in Kanada jedoch iſt die Opernſaiſon ein „fashionable event“ (ein faſhionables Ereignis), der dazu dient, die regen Beziehungen darzulegen, welche die Anglo-Kanadierinnen trotz ihrer Abneigung gegen das Franzoſentum mit Paris, als dem frühern Stammſitz der Moden, unterhalten. Alles in allem genommen, ſtehen die anglo-kanadiſchen und nicht die franzöſiſchen Damen an der Spitze der Geſellſchaft und zeigen ihren Reichtum auch in viel höherem Grade als die Franzöſinnen. Obſchon Montreal unendlich weit hinter New-York zurückſteht, ſo mag es vielleicht doch in ganz Amerika keinen reicheren Stadtteil geben, als den zwiſchen dem Mont Royal und dem Beaver Hall Hill von

Montreal. Sherbroote Street, die vornehmſte Straße dieſes Stadtteiles, ſtellt ſogar die protzige Fifth Avenue von New-York in den Schatten; denn ſie zeigt nicht nur prachtvolle Paläſte, ſondern auch große Ziergärten und ſchattige Parks, welche den Gebäuden inmitten geſchäftigen, großſtädtiſchen Lebens das Ausſehen vornehmer Landſitze geben. Sommer und Winter über herrſcht hier ſtets elegantes Leben, das in ſeinem eigentümlichen nordiſchen Charakter an Stockholm oder Petersburg erinnert.

Neben Montreal giebt es jedoch noch einen andern Mittelpunkt der kanadiſchen Geſellſchaft, vielleicht noch vornehmer und zeitweilig bewegter ſogar, als die große kommerzielle Hauptſtadt, und das iſt Ottawa, das kanadiſche Waſhington, der Sitz der Regierung. Zur Zeit der Senats- und Kongreßſitzungen iſt dieſe landſchaftlich wunderſchön gelegene Stadt ebenſo bewegt und ebenſo intereſſant wie Waſhington; namentlich bei den Empfängen in Rideau Hall, dem Sitze des General-Gouverneurs, geht es lebhaft und unterhaltend her.

Der letztere iſt nicht nur das politiſche, ſondern auch das ſociale Haupt der Geſellſchaft, und dank den ausgezeichneten Perſönlichkeiten, welche die engliſche Regierung als ihre Vertreter nach Kanada ſendet, iſt Rideau Hall noch viel umworbener, als es unter anderen Umſtänden möglich wäre. Auf die Lords Durham und Dufferin folgte der Marquis of Lorne, der älteſte Sohn des ſchottiſchen Herzogs von Argyll und Schwiegerſohn der Königin, der mit ſeiner erlauchten Gemahlin, Prinzeſſin Luiſe von England, mehrere Jahre in Ottawa reſidierte und das geſellſchaftliche Leben in hohen Aufſchwung brachte. Augenblicklich iſt eine andere der geſellſchaftlichen Größen Englands, der Marquis von Lansdowne, General-Gouverneur; ſeine Gattin, eine der fünf berühmten Ladies Hamilton, Töchter des Herzogs von Abercorn, hat eine ſchwierige Erbſchaft angetreten, die ſie jedoch mit viel Anmut und Liebenswürdigkeit zu erhalten weiß. Ein Stab von Sekretären und Adjutanten, zumeiſt engliſche Edelleute, umgiebt das Haupt der Regierung, und dieſe Kavaliere mit ihren Gemahlinnen und den gewöhnlich zahlreichen, nicht minder vornehmen Beſuchern aus dem „Old Country“, nämlich England, verleihen der Geſellſchaft in Ottawa einen gewiſſen europäiſchen Anſtrich, den auch die ehrenwerten Senatoren und Deputierten aus dem fernen Nordweſten und Britiſch-Kolumbien nach Kräften anzunehmen ſich bemühen. Zudem beſitzt ja Kanada auch ſeinen einheimiſchen Adel, zwar keine Herzoge und Lords wie in England, aber deſto mehr Ritter, Sirs und Baronets, „Right Honorables“, „Honorables“ u. ſ. w., eine Titelliſte, welche den aus den Vereinigten Staaten kommenden Beſucher recht ſeltſam anmutet.

Der General-Gouverneur hält mit einem Worte in der kleinen Reſidenz ſeines großen Landes eine Art Miniatur-Hof, bei dem es allerdings ein

wenig freier zugeht, als in Europa. Es iſt ein Mittelding zwiſchen London und Waſhington, nur nicht in ſo großem Stile, wie dieſe beiden.

Wie in Waſhington das Weiße Haus, ſo iſt auch in Ottawa Rideau Hall den geſellſchaftlichen Anforderungen nicht entſprechend: eine Gruppe von Villen und Gebäuden, Hallen, Korridoren, Sälen ohne jeden Plan und Stil, weil allmählich zugebaut, das Ganze allerdings in einem prachtvollen Park gelegen. Im Sommer bietet Rideau Hall zwar ſeine großen, durch die herrliche Umgebung wohl bedingten Vorzüge; im Winter jedoch, wann das Queckſilber auf 20—30 Grad unter Null ſinkt, gehört für den Europäer ein gutes Stück Selbſtverläugnung und Mut dazu, die öffentlichen Vergnügungen der Kanadier mitzumachen. Der General-Gouverneur veranſtaltet ſehr beſuchte Toboggan-Meetings, Snowſhoe-Ausflüge bei Tag oder unter Fackelbeleuchtung bei Nacht u. ſ. w. Die gewöhnliche Form der Einladungen lautet auf ein „At Home" (Zu Hauſe) mit dem Zuſatze: „Skating and Tobogganning" (Schlittſchuhlaufen und Schlittenfahren), in der Ecke der Einladungskarte bemerkt. Selbſtverſtändlich ſind derlei Einladungen vielbegehrt; der Park von Rideau Hall zeigt an ſolchen At-Home-Tagen ein fröhlich belebtes Feſtbild.

Hunderte von Damen und Herren in den kleidſamen Trachten ihrer verſchiedenen Klubs bewegen ſich hier in maleriſchem Durcheinander: ſie fliegen auf den Eisbahnen umher oder ſauſen in Gruppen von zweien, dreien, vieren auf ihren leichtgebauten Handſchlitten die ſteile Tobogganbahn hinab. Mitunter werden dieſe Wintervergnügungen bis in die Nacht hinein fortgeſetzt; jeder Schlittſchuhläufer erhält dann eine Fackel oder ein Glühlicht, aus denen zeitweilig glänzende Leuchtkugeln und Sterne in buntem Farbenſpiel hervorſchießen; an beſtimmten Stellen werden große Freudenfeuer angezündet. Die zahlreiche Dienerſchaft des Gouverneurs in ihrer weiß-ſilbernen Livree eilt mit dampfenden Erfriſchungen von Gruppe zu Gruppe, oder die einzelnen Pärchen des Eisballes begeben ſich zu dem Theezelt, um dort das Supper einzunehmen. Der Gouverneur und ſeine Gemahlin bewegen ſich ungezwungen unter den Geladenen und fliegen mitunter in Geſellſchaft anderer blitzſchnell über das Eis. Der oberſte Leiter des Landes muß nicht nur ein ausgezeichneter Politiker und freigebiger Weltmann, ſondern auch ein flinker Schlittſchuhläufer ſein, und man erzählt ſich in Kanada ergötzliche Geſchichten von den Privatſtunden, welche die hohen Herrſchaften nach ihrer Ankunft in allen Künſten des Eisſports nehmen. Wie in Frankreich im Salon und in anderen Ländern in den Antichambres, ſo ſpielt in Kanada die Politik ſich auf dem Eiſe ab, und ein vorzüglicher Schlittſchuhläufer und Tobogganfahrer kommt nicht nur auf der Eisbahn, ſondern auch im Leben viel raſcher voran als der ſchlaueſte Diplomat.

Aber auch die Salons von Rideau Hall ſehen nicht ſelten glänzende Geſellſchaften bei Dinners, Empfängen und Bällen. Der große State-Ball

(Staatsball) ist das wichtigste gesellschaftliche Ereignis des Jahres, und die vielen Uniformen, das höfische Ceremoniell ꝛc. erinnern in der That an europäisches Hofleben. Der Gouverneur hält zuerst Cercle und begiebt sich dann mit der Marquise zu einer Art Thron an einem Ende des Saales, wo die Vorstellung der neuen Gäste stattfindet. Die Gesellschaft der officiellen Festlichkeiten ist etwas „gemischt"; denn die Gemahlinnen und Töchter vieler Deputierten aus den Urwäldern und Steppen des fernen Nordwestens sind auf dem glatten Parkett hauptstädtischer Salons nicht gerade zu Hause, und auch viele andere Gäste zeigen durch Kleidung und seltsame Manieren, daß sie ihre Einladung nur dem politischen Einflusse eines Hinterwäldler Abgeordneten verdanken. Lord Dufferin, neben Lord Lansdowne der beliebteste der bisherigen Leiter Kanadas — augenblicklich ist er Vicekönig von Indien —, war so ungemein gastfrei, daß er eine Unzahl von Beamtenfamilien mit Einladungen bedachte und man in Rideau Hall wie bei einem Freunde ein- und ausging. Die in den Glanz dieses Miniatur-Hofes hineingezogenen, minder bemittelten Staatsdiener leiden heute noch unter den großen Auslagen für Toiletten u. dgl., mit welchen das „Hofleben" verbunden war; aber die Sitte ist einmal eingerissen, und die auf Lord Dufferin folgenden Gouverneure mußten unwillkürlich dessen Fußstapfen folgen. Zu den Festen in Rideau Hall kommen jene bei dem kanadischen Premierminister, Sir John Macdonald, bei den Ministern und Gouverneuren; es gebricht also auch in der politischen Hauptstadt nicht an Unterhaltung, und der Weltenfahrer mag hier einen Winter vielleicht gesellschaftlich interessanter verbringen, als in manchem europäischen Lande.

12. Holzfällerleben im kanadischen Urwald.

Der ganze Osten Kanadas, von den großen kanadischen Seen bis an die Küsten Neu-Braunschweigs, von der Grenze der Vereinigten Staaten bis hinauf in die ewigen Eisgefilde Labradors, ist ein seltsames Gemisch von Wald und Wasser. Dichter, hochstämmiger Urwald bedeckt die ungeheuern Länderstrecken, Tausende von Seen verschiedener Ausdehnung schlummern in seinem Schatten, Tausende von Bächen, Flüssen und Strömen bilden den Abfluß und führen das krystallhelle, klare Wasser durch schäumende Stromschnellen, sprudelnde Kaskaden und donnernde Wasserstürze dem St. Lorenz zu. Wer dieses Labyrinth von Wald und Wasser durchwandern will, der muß es den Indianern gleichthun und sein Kanoe mit sich führen; denn er wird kaum mehrere Meilen zurücklegen können, ohne auf einen See oder einen Fluß zu stoßen, und kaum auf diesem eine Strecke gefahren sein, ohne das nasse Element wieder mit dem trockenen vertauschen zu müssen. Auf meinen Streifzügen durch diese Gebiete war ich oft im unklaren, ob ich

mich auf einem inſelreichen See oder auf dem ſeenreichen Feſtlande befand, ſo raſch wechſelt dort dichter grüner Urwald mit klarem, ſtillem Waſſer, ſo einſam und jungfräulich iſt das Land. Heute noch ſind Indianer, Trapper und Jäger faſt ſeine einzigen ſpärlichen Bewohner; nur im ſüdlichen Teile der Provinz Quebec, längs der Nebenflüſſe des St. Lorenz, haben ſich Holzfäller und Farmer auf vereinzelten Strecken angeſiedelt.

Auf der Dampferfahrt vom Ontario-See den St. Lorenz hinab nach Montreal ſehen wir von dem „großen, einſamen Lande", dem beliebteſten Jagdrevier der Hudſonsbai-Geſellſchaft, freilich nur wenig. Zudem nimmt die großartige Flußlandſchaft die Aufmerkſamkeit der Reiſenden vollſtändig gefangen. Gleich beim Austritt aus dem Ontario-See gelangen wir in die Inſelwelt des größten Flußarchipels unſeres Planeten, der ſogenannten „Thouſand Islands" (Tauſend Inſeln), weiterhin zu den berühmten Stromſchnellen von Lachine, wo die raſch dahineilenden kryſtallenen Fluten ſich hoch emporbäumen und mit dem Dampfer ſpielen wie mit einem ſchwanken Kahn. Der indianiſche Pilot, vielleicht dem einſt ſo gefürchteten und mächtigen Stamme der Irokeſen angehörig, ſteht ſtumm am Bug und bewacht ſichern Auges die toſenden, ſchäumenden Wellen, über welche der Dampfer hinwegtanzt. Die Paſſagiere klammern ſich feſt, und gar mancher wird von einer Sturzwelle übergoſſen, bevor der letztere wieder ruhiges Fahrwaſſer erreicht. Bald darauf tritt aus der Ferne das herrliche Städtebild von Montreal in Sicht: der hohe, maſſige Mont Royal, welcher der Stadt den Namen gegeben, die Türme und Kuppeln der vielen Kirchen und zu Füßen der Stadt, gerade vor uns, die gewaltige, den breiten St. Lorenz überſpannende Viktoria-Brücke, eine der längſten Brücken der Erde.

Aber wir wollen diesmal nicht Montreal beſuchen, ſondern den hier einmündenden Ottawa-Strom hinauffahren, um von ſeinem Oberlaufe aus das kanadiſche Urwaldgebiet zu durchſtreifen. Der Ottawa iſt landſchaftlich einer der ſchönſten Ströme, die ich auf meinen Wanderungen geſehen; damit iſt indeſſen auch gleichzeitig geſagt, daß er nur an einzelnen Stellen für die Schiffahrt verwendet werden kann; denn romantiſche Waſſerfälle, Schluchten und Stromſchnellen ſtehen von jeher mit den Dampfern auf geſpanntem Fuße.

Etwa 190 km oberhalb Montreal erreichen wir die Stadt Ottawa, den Sitz der kanadiſchen Regierung und gleichzeitig die eigentliche Metropole des Urwaldgebietes der Dominion. Das ſieht man der romantiſch gelegenen Stadt ſofort an. Den Mittelpunkt des ganzen Städtebildes am Ottawa nehmen die bereits geſchilderten großartigen Fälle des waſſerreichen Stromes ein, deren verſchwenderiſch gebotene Waſſerkraft ja die Holzinduſtrie ſich ſo ausgiebig nutzbar gemacht hat. Es gewinnt den Anſchein, als würden ganze große Wälder alljährlich aus dem einſamen Hinterlande hierher befördert, um in

den zahllosen Sägemühlen am Fluſſe zu Bauholz verarbeitet zu werden. In unabſehbaren Reihen liegen hier hohe Stöße von Brettern und Latten, Pyramiden von mächtigen Stämmen und Balken, die einen Flächenraum von mehreren Quadratkilometer bedecken. In den Durchfahrten und Gäßchen dazwiſchen herrſcht reges Leben und Schaffen, ſo daß ſich das Bild, von oberhalb der Fälle betrachtet, ähnlich ausnimmt wie das einer großen, volkreichen Stadt. Welche Maſſen von Bauholz hier aufgeſtapelt ſind, das kann man ſchon aus der Thatſache ermeſſen, daß von Ottawa aus jährlich Bauholz in einer Länge von 210 000 km nach allen Weltteilen, vornehmlich nach Auſtralien und Südamerika, verſchifft wird. Der Länge nach aneinander gereiht, würden die Balken und Bretter ein hölzernes Band bilden, das beinahe ſechsmal um die Erde gewunden werden könnte. 5000 Arbeiter ſind mit dem Schichten und Aufſtapeln des Holzes, weitere 2000 mit dem Sägen und Spalten beſchäftigt, während der Transport im Bereiche der Stadt ſelbſt durch 2000 Schlitten und Wagen, beſpannt mit der doppelten Anzahl von Pferden, beſorgt wird. Welch ein Schwirren und Schnurren und Kreiſchen in der langen Reihe von Sägemühlen, die hier an dem Waſſerſturz eine unverſiegbare und dabei koſtenloſe Triebkraft finden! Hunderte unerſättlicher Kreis- und Stammſägen erfaſſen hier mit ihren ſtarken Zähnen die wuchtigen Stämme; Späne und Staub fliegen zu beiden Seiten hoch empor, die ganze Atmoſphäre erfüllend. In wenigen Augenblicken ſind die Balken zerſägt, aber ſchon führen die endloſen Ketten den Sägebatterieen neue Stammbrigaden entgegen. Eine großartigere Anhäufung von Sägewerken auf ſo kleinem Raume wird man wohl vergeblich ſuchen.

Oberhalb der Werke liegen ganze Wälder von aſt- und blattloſen Bäumen im Waſſer oder am Ufer, einzeln oder zu Flößen zuſammengefügt, alles in- und aufeinander geſchwemmt oder zu kleinen Bergen aufgetürmt. Tauſende von Arbeitern klettern hier wie Ameiſen umher, umfaſſen mit Klammern und Ketten die einzelnen gefallenen Waldrieſen und führen ſie auf endloſen Bändern den Sägewerken zu. Hunderttauſende von mächtigen Stämmen verſchwinden unter den Zähnen der Sägen; aber immer neue Holzmaſſen, neue Wälder ſchwimmen von oben aus den Urwäldern den Fluß hinab nach Ottawa.

So geht dies raſtlos, unermüdlich fort, Tag und Nacht, Woche um Woche. Die koſtbare Sommerzeit muß eben nach Thunlichkeit ausgenützt werden; denn anfangs Oktober ſind die oberen Flußläufe häufig ſchon zugefroren, und damit hört auch der ganze Verkehr auf dem Ottawa-Strom wie in der Sägmühlenſtadt gleichen Namens vollſtändig auf, um erſt nach ſiebenmonatigem Winterſchlafe von neuem zu beginnen.

Wer die großen Urwälder Kanadas beſuchen will, der thut wohl, Ottawa zum Ausgangspunkte zu wählen, um mit einbrechendem Winter im

Gefolge irgend eines der zahlreichen Holzfällertrupps ſtromaufwärts zu ziehen. Es iſt ein abſonderliches Völkchen, das ſich hier, nördlich vom St. Lorenz, zuſammengefunden hat, — ein Gemiſch altangeſtammter Franzöſiſch-Akadier, Schottländer, Schweden und Irländer, Irokeſen und Halbindianer oder „Metis", wie ſie der Kanadier hier nennt. Ich kann mich kaum entſinnen, irgendwo in den verſchiedenen Erdteilen einem kräftigern, ausdauerndern Menſchenſchlage begegnet zu ſein.

Die Abkömmlinge der erſten franzöſiſchen Anſiedler haben hier, in der ſpärlich beſiedelten, vom großen Weltverkehrsgürtel abgelegenen Provinz Quebec, noch immer die Oberhand, und Franzöſiſch iſt im Parlament wie im gewöhnlichen Verkehr noch immer die Hauptſprache — allerdings ein Franzöſiſch, das mit unſeren Begriffen davon ebenſoviel gemein hat, wie etwa das Patois des normanniſchen Bauern mit dem Pariſer Boulevard-Franzöſiſch.

Solange man auf dem Wege nach der Urwaldregion im Bereich des Ottawa-Stromes bleibt, iſt man auch im Bereich der Civiliſation; denn auf den einzelnen zwiſchen den Kataraktten und Waſſerfällen gelegenen Teilen des Stromes verkehren noch kleine, flachbäuchige Dampfer, die eigens für den Strom gebaut ſind und nur 5—15 cm Tiefgang haben. An den Landungsplätzen trafen wir hie und da noch auf ein Hotel, allerdings nur eine Bretterbude, jedoch zum wenigſten mit Tiſch und Bett und warmem Ofen. Aber die vom Dampfer befahrbaren Strecken werden immer kürzer, je weiter man ſtromaufwärts gelangt; die Stromſchnellen und Waſſerfälle werden immer häufiger, und wir müſſen den Dampfer verlaſſen, um ſie mittelſt alter Kutſchen oder Leiterwägen zu umfahren; oberhalb der Kataraktte beſteigen wir dann einen andern, kleinern Dampfer, ähnlich wie auf einer Reiſe nilaufwärts. Von den Kataraktten der zwei Joachim aufwärts kann der Ottawa nur mehr mit Kanoes befahren werden. Straßen, Wege, ja ſelbſt Fährten wird man in dieſen Gegenden vergeblich ſuchen; überhaupt wird der Reiſende kein Zeichen menſchlicher Kultur mehr entdecken.

Hier in den oberen Wäldern iſt noch das unbeſtrittene Gebiet des Indianers, ganz wie vor 300 Jahren, in der Zeit Cartiers und Champlains. Freilich iſt der Indianer nicht mehr die grauſame, im fortgeſetzten Kampfe mit den weißen Eindringlingen begriffene Rothaut von damals: er hat ſich an die franzöſiſchen Trapper und Pelzjäger, die ſeine Wälder durchſtreifen, gewöhnt, er hat ihnen ſeine Töchter zu Squaws (Frauen) gegeben und größtenteils ihre Sprache angenommen. Unter den Indianerbanden, welche die Wälder zwiſchen den kanadiſchen Seen und der Hudſonsbai bewohnen, wird man wenige Vollblut-Rothäute mehr finden. Die große Mehrzahl derſelben ſind Miſchlinge im Dienſte der Hudſonsbai-Geſellſchaft.

Seltſamerweiſe iſt der kanadiſche Urwald im Sommer viel einſamer als im Winter; denn erſt mit Einbruch der kalten Jahreszeit kommen die

zahlreichen Pelzjäger und vor allem die Holzfäller-Brigaden. Die vielen Tausende dieser Waldschlächter sind den Sommer über auf den Flößen wie in den Sägewerken längs des Ottawa und seiner Nebenflüsse beschäftigt; erst mit einbrechendem Winter ziehen sie wieder in Trupps von 30—40 Mann stromaufwärts, um frisches Material für die Sägewerke zu gewinnen. Diese Trupps werden, soweit thunlich, nach den verschiedenen Nationalitäten zusammengestellt, so daß es schottische, irische, französische Trupps giebt. Verfolgen wir einen derselben auf seinem Wege!

Ist die Karawane mit ihren Wintervorräten, Schlitten, Pferden und Hunden nach oft wochenlangen Reisen an einer günstigen Strecke im Urwald angelangt, so sucht der Anführer ein geschütztes, leicht zugängliches Plätzchen aus, das womöglich an einem Wasserfalle gelegen ist, um während des Winters stets fließendes Wasser zu haben. Ernst und düster erheben sich die Baumriesen des Urwaldes ringsum, und es ist nun das erste Geschäft, eine Anzahl derselben umzuhauen, um Baumaterial für das Winterquartier zu gewinnen. Je zwei Holzfäller stellen sich an einen Baum und beginnen die kurze, gedrungene kanadische Art über ihren Häuptern zu schwingen. Zuerst beurteilen sie mit erfahrenem Blick, nach welcher Richtung der Baum fallen mag, und richten danach ihre Streiche ein. Schlag auf Schlag folgt nun in gleichem, schnellem Takt, laut und hell, daß es in der kalten, klaren Winterluft auf meilenweite Entfernungen hörbar ist. Jeder Streich fällt sicher, jeder läßt seine tiefe Spur zurück. Der Baum ächzt und stöhnt in Verzweiflung über diese wilden Stürmer, neigt sich zur Seite und stürzt endlich mit lautem Krachen zu Boden. Hier werden mit ebenso sicheren Streichen Äste und Zweige abgehauen, die Stämme in Längen von je 12 m zersägt, und dann mittelst Ketten von kräftigen Pferden nach dem Bauplatz geschleppt. Zu einem Viereck werden sie dort auf den Boden gelegt, andere horizontal darüber gepflöckt und so allmählich vier Wände von etwa $2^1/_2$ m Höhe aufgebaut. Die Ritzen und Öffnungen zwischen den Stämmen werden mit Erde oder Laubwerk verstopft, dann wird aus dünneren Stämmen ein geneigtes Dach hergestellt. Die Eingangsöffnung wird von vornherein dadurch gebildet, daß man bei einer Wand kürzere Stämme verwendet. So ist das Blockhaus, das 40 Männern im Urwalde für den ganzen Winter zur Wohnung dienen soll, in einem Tage aufgebaut.

Die innere Einrichtung eines solchen kanadischen Blockhauses ist natürlich äußerst einfach. In der Mitte des Hauses wird aus kurzen Holzblöcken ein viereckiger Kasten hergestellt, der mit Sand oder loser trockener Erde aufgefüllt wird. Darüber wird eine Öffnung für den Rauchabzug in das Dach gehauen, und der große Kochkessel für die Küche der 40 Wackeren aufgehängt. Die Schlafstellen werden längs der Wände des Blockhauses übereinander gezimmert, und zwar von hinreichender Weite, daß je zwei Mann

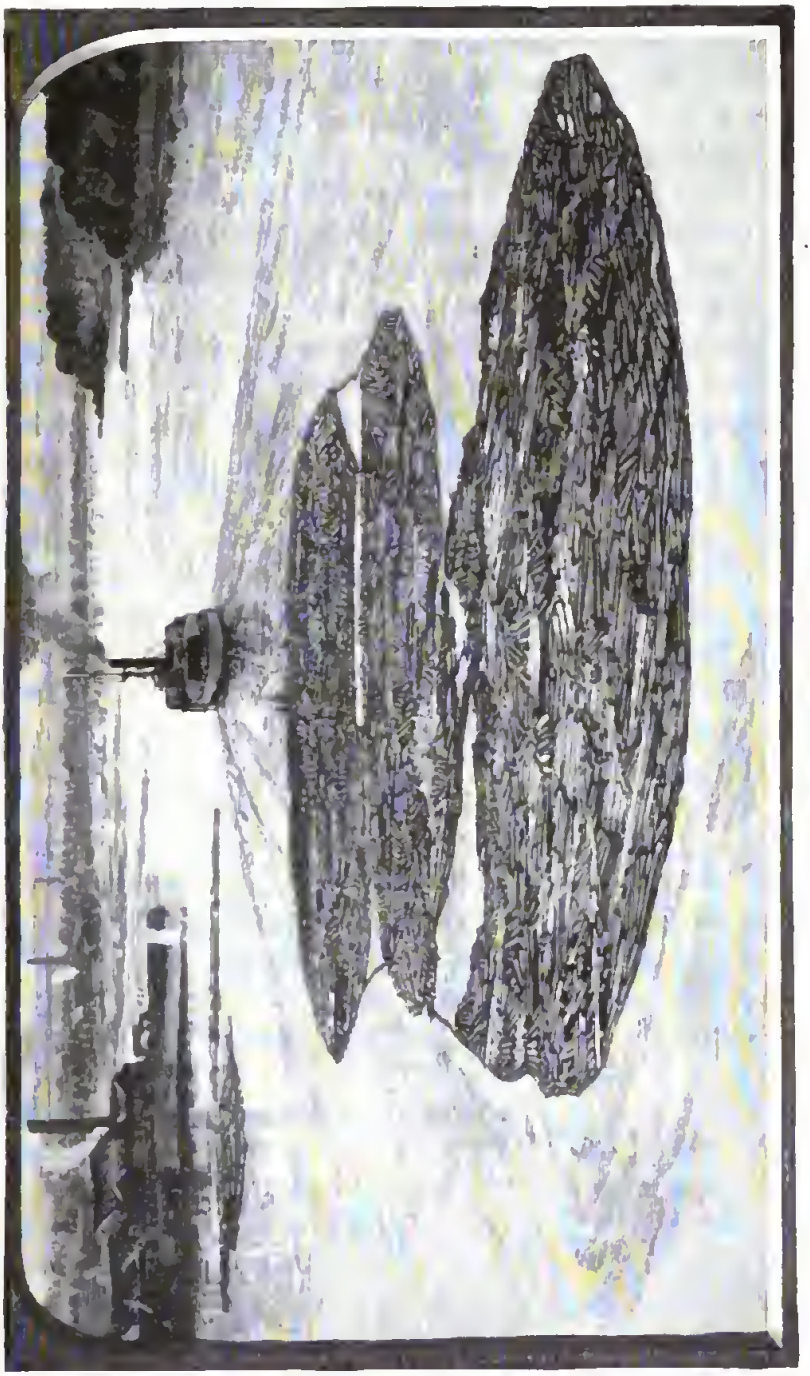


Fig. 26. Ein Holzfloß auf dem Ottawa.

auf einem Lager Platz finden. Bald praſſelt ein mächtiges Feuer im Innern des Blockhauſes, und die Holzfäller ſind für den Winter ſo gut wie möglich eingerichtet. Gewöhnlich wird außer dem Wohnhauſe auch noch eine Stallung und eine Schmiedewerkſtatt gebaut; denn in einem ſolchen Winterlager giebt es viel an Äxten, Ketten und Schlitten auszubeſſern, Pferde zu beſchlagen u. dgl. Für das Fällen werden in der Regel nur die größten und ſtattlichſten Bäume ausgeſucht, jüngere aber für den Nachwuchs ſtehen gelaſſen. Die gefällten Bäume werden durch Pferde nach den nächſten, natürlich feſtzugefrorenen Wildbächen und Flüſſen geſchleppt und dort aufgeſtapelt. Sollten irgendwo große Lichtungen ausgehauen werden, ſo folgen gar bald Anſiedler und Farmer aus den bevölkerten Provinzen, um die Baumſtümpfe aus dem Boden zu ſprengen und das Land zu bebauen. Im Frühjahre werden ja die Blockhäuſer von den fortziehenden Holzfällern gewöhnlich ſtehen gelaſſen, und der Farmer hat damit ſchon ein ſchützendes Heim.

Die in einem Umkreiſe von vielen Meilen durch den Wald zerſtreuten Trupps werden von einem Aufſeher überwacht, deſſen Blockhaus ſich etwa im Mittelpunkte des ganzen Bezirkes befindet; dort ſind auch die Lebensmittel und der ſonſtige Winterbedarf für die Mannſchaften aufgeſtapelt. Die Alltagskoſt der Leute beſteht aus Rauchfleiſch, Hülſenfrüchten und Thee. Geiſtige Getränke ſind hier, wie überhaupt in ganz Kanada, glücklicherweiſe verpönt, und ſo wird denn als einziges Erſatzmittel Thee in unglaublichen Mengen vertilgt, ſtark genug, daß nach dem landläufigen Ausdrucke „eine Axt darauf ſchwimmen kann“.

Der Winter vergeht in angeſtrengter Arbeit und vielfachen Entbehrungen, für welche die langen Abende am Kamin in den dumpfen, rauchigen Blockhäuſern, Geſang, Kartenſpiel und das Erzählen von Anekdoten und Abenteuern ein ſpärliches Entgelt bieten. Das Hauptvergnügen bildet noch die Jagd auf die zahlreichen Elentiere und anderes Wild, mit welchem die kanadiſchen Urwälder geſegnet ſind. An Sonntagen erhalten dieſe von der nächſten Poſtſtation oft erſt nach wochenlangen Reiſen erreichbaren Außenpoſten vielleicht den Beſuch eines Prieſters, der die heilige Meſſe lieſt. Er und zuweilen irgend ein Trapper oder eine Indianerbande ſind die einzigen menſchlichen Weſen, welche die Holzfäller während ihres ſiebenmonatigen Winterfeldzuges in der Waldeinſamkeit zu Geſicht bekommen.

Gegen Ende April beginnt die Erde aufzutauen, der Wald duftet vom Blätterwerk des vergangenen und den Knoſpen des kommenden Sommers; Sonnenſchein dringt durch die gelichteten Stellen bis auf die Erde, und der Waldboden glänzt von Tauwäſſerchen, die ſtill den nächſten Bächen und Flüſſen zurieſeln; die Luft wird milder, Regen fällt zeitweilig nieder, und die gefrorenen Flußläufe, die bisher ſtörrig den warmen Liebkoſungen des Frühlings getrotzt haben, beginnen ihre Feſſeln zu ſprengen. Thränen er-

scheinen zunächst auf ihren harten Gesichtern und rinnen über die Eisflächen. Ihr großes Herz darunter beginnt zu schwellen und zu schlagen, und ihre eisige Brust dröhnt und stöhnt und kracht. Zur Nachtzeit überlegen sie sich's wohl noch einmal und werden wieder starr und finster, als schämten sie sich ihrer Weichherzigkeit. Aber die Liebkosungen der Sonne werden immer zärtlicher, immer wärmer. Die jungen Bächlein und Quellen spielen alle schon munter auf der Eisdecke des Flusses und trachten ihn aus seinem Winterschlafe zu wecken. Gras und Blüten erscheinen wieder an seinen Ufern, Enten und anderes Geflügel fliegt seinem Laufe entlang. Endlich beginnt der Fluß selbst sich zu recken; mit lautem Donner bricht er vollends die starren Bande und eilt ungestüm den längst erwachten Strömen des untern Landes, dem Ottawa und dem St. Lorenz, zu. Damit ist auch die Bahn für den Holztransport frei geworden. Die Holzfäller schieben und stoßen die aufgehäuften Holzmassen in den Fluß, und nun tanzen die zerstückelten Waldriesen, von den Fluten getragen, stromabwärts. An Stromengen oder Kataraften und allen Orten, wo ihrer Reise Hindernisse entgegentreten, stehen einzelne Holzfäller bereit, die Bahn mittelst langer, eisenbeschlagener Stangen frei zu machen. Kommen sie endlich in den Bereich schiffbarer Flüsse, so werden eine Anzahl Stämme aufgefangen, mit ihren Enden lose aneinander gebunden, so daß sie eine lange Kette bilden, und diese hölzerne Kette wird dann quer über den Fluß gezogen, um die herabschwimmenden Stämme aufzufangen. Ungeheure Felder so zusammengehaltener Stämme schwimmen den Strom hinab nach Ottawa und werden in ihrem Kurs durch kleine, starke Dampfer gelenkt. Am untern Ottawa-Fluß oder im St. Lorenz werden die Stämme gewöhnlich zu Flößen von einigen tausend Meter Länge vereinigt. Wer je im Sommer den St. Lorenz befahren hat, wird gewiß gar manchem dieser Riesenflöße begegnet sein, die nicht selten ein Dutzend und mehr Zelte oder Bretterhäuser tragen, so daß sie sich ausnehmen wie schwimmende Dörfer. In Montreal oder noch weiter stromabwärts, in Quebec, angekommen, werden die Flöße auseinander genommen und nach allen Weltgegenden verschifft; die Schiffer und Holzfäller aber kehren wiederum in das jungfräuliche Urwaldgebiet an der Hudsonsbai zurück, in dem sie vielleicht geboren sind und auch den größten Teil ihres einsamen Lebens zubringen.

13. Der See der Tausend Inseln.

Die Amerikaner, wie alle jungen Völker, sind im allgemeinen warme Bewunderer und eifrige Anhänger des Grotesken, Extravaganten, noch nie Dagewesenen. Namentlich haben die unternehmenden amerikanischen Hotelwirte und Badeärzte bei ihren Badeortgründungen darauf Rücksicht genommen. So ist Saratoga entstanden, dieser kuriose Versammlungsort der New-Yorker

ſeinen Welt, mit ſeinen Mammutkarawanſereien, deren jede 1200—1500 Zimmer enthält; in deren Speiſeſälen 1000 Perſonen auf einmal abgeſüttert werden können und dabei von 300—400 in blendendes Weiß gekleideten, kohlſchwarzen Negern bedient werden; deren mit weichen Teppichen belegte Korridore mehrere engliſche Meilen lang ſind, und deren Fenſterzahl ſo groß iſt, daß man jahrelang täglich aus einem andern Fenſter gucken kann. So iſt auch Coney Island entſtanden, das beliebteſte Seebad der New-Yorker, mit ſeinen grotesken Hotels und Bade-Einrichtungen, ſowie dem Monſtre-Eleſanten, aus ſchweren Balken gezimmert und mehrere Stockwerke hoch, früher als Hotel, jetzt als faſhionables Reſtaurant benützt; ſo der Badeort Cave City in der ewigen Nacht der berühmten Mammutsgrotte in Kentucky, und ſo auch der eigentümliche, ſchon oben erwähnte Badeort „The Thouſand Islands" auf der Inſelwelt des St. Lorenz.

Die ſogenannten „Tauſend Inſeln" bilden eine Hauptſehenswürdigkeit Nordamerikas: die europäiſchen Touriſten beſuchen ſie und den St. Lorenz mit derſelben Vorliebe, mit welcher ſie nach den Niagara-Fällen, nach der Mammutsgrotte oder nach der Geiſer-Region des Yellowſtone-Parkes reiſen. Und die Amerikaner haben ſie gar ſo ſchön und romantiſch gefunden, daß ſie dieſelben zu einem ihrer beliebteſten Sommeraufenthalte oder, wie es auf gut amerikaniſch heißt, „Summer Reſorts" gemacht haben. Sie ſind heute gewiß der eigentümlichſte, ausgedehnteſte Badeort der Welt. Wie Venedig, ſo ſteht auch dieſer mitten im Waſſer; aber ſtatt der langen Palaſtreihen ſind es hier lange Reihen romantiſcher, reichbewaldeter Felſeninſeln; ſtatt des Seewaſſers ſchäumt hier die herrliche, blaugrüne Woge des St.-Lorenz-Stromes durch die Kanäle; die Kirchen und Dome vertreten ſchattige Waldparks mit ungeheuern Leinwandzelten, welche als Gotteshäuſer dienen. Ich beſuchte die Tauſend Inſeln von Toronto aus, der hübſchen kanadiſchen Hafenſtadt am Ontario-See. Stattliche Dampfer vermitteln den Verkehr von dem großen Seebecken durch den mächtigen St. Lorenz nach Montreal und Quebec; die blauen, an ſtürmiſchen Tagen ſtark getrübten Seefluten durchfurchend, biegen ſie bei Kingſton in den See der Tauſend Inſeln ein, deſſen öſtlicher Ausfluß der St. Lorenz iſt. Unmittelbar unterhalb Kingſton befinden ſie ſich inmitten jenes eigentümlichen Labyrinthes von Kanälen und Seen, Inſeln und Felſenriffen, welches den Namen „The Thouſand Islands" führt. In ihrem Lauf immer mehr gehindert und eingeengt durch die zahlreichen Eilande der verſchiedenſten Größe und Form, ſchießen die Waſſer des mächtigen Stromes ſchäumend und toſend zwiſchen den Felſen hindurch, ſo daß es dem Neuling nicht gerade angenehm zu Mute wird, zumal Kapitän und Schiffsmannſchaft die unter dem Schiffe brodelnde Waſſerfläche ängſtlich beobachten, und ſelbſt der (indianiſche) Pilot in ſeiner eigentümlichen Tracht dem Stromlauf ſeine ganze Aufmerkſamkeit zuwendet.

Fig. 27. Partie der „Tausend Inseln".

Darum iſt es denn kein Wunder, daß der Paſſagier von den romantiſchen Gegenden und der herrlichen Inſelwelt, die er durchfährt, nicht viel wahrzunehmen vermag. Immerhin ſieht er genug davon, um den Wunſch zu empfinden, daß er mehr von dieſem eigentümlichen Lande kennen lerne, und wenn bald darauf der Dampfer in dem am Süduſer des Stromes gelegenen Badeort Clayton-Bai anlegt, ſo folgt dem Wunſche auch die That. Hier, ſowie in dem nahen Alexandra-Bai befindet man ſich im Herzen der Inſelwelt, die auf der verhältnismäßig kurzen Stromſtrecke von etwa acht deutſchen Meilen nicht nur, wie es ihr Name ſagt, tauſend, ſondern in der That nahezu zweitauſend Inſeln enthält.

Zweitauſend Inſeln aller Größen, Formen und Arten, vielleicht der großartigſte und ausgedehnteſte Flußarchipel der Erde, der allerdings an Schönheit bei weitem von den Borromäiſchen Inſeln des Lago Maggiore und der herrlichen Inſelgruppe des Mälar-Sees bei Stockholm übertroffen wird. Ähnlich aber, wie dieſe letztere, bietet ſich auch die Gruppe der zweitauſend Inſeln, etwa von dem Turme irgend eines Mammuthotels von Alexandra-Bai geſehen, dar. Den überwältigenden Anblick zu ſchildern, wird mir in der That ſchwer. Er erinnerte mich an ein ähnliches Bild, das ich einſt geſehen, den ausgedehnten Park von Warwick Caſtle in England mit ſeinem großartigen Baumwuchs, ſeinen wilden Felſengruppen und ſanften Abhängen. Man braucht ſich in einem ſolchen Park die weiten Raſenflächen nur durch einen See mit blauem, klarem, durchſichtigem Waſſer erſetzt zu denken, und das Bild der „Tauſend Inſeln“ iſt annähernd richtig. Wo immer man hinblicken mag: nichts als grüne, reizende Auen, manche kaum ſo groß, daß eine Hütte darauf Platz fände, — vielleicht gar nur ein aus dem Waſſer hervorragender bemooſter Felſen, andere wieder mehrere Quadratmeilen groß; die einen felſig, wild, mit hohen ſteilen Gipfeln und faſt ſenkrecht in die Fluten fallenden Ufern, die anderen ſanft und anmutig, kaum über den Waſſerſpiegel erhaben, als wollten ſie, zur Erde geneigt, den Segen des vorüberſchäumenden Stromes erflehen. Wieder andere ſind dicht mit üppigem Baumwuchs, zumeiſt Tannen, bekleidet; andere ſind ohne jegliche Vegetation, ſpärliche Kräuter und Mooſe ausgenommen. Die unglaublichſten Formen zeigen ſich hier mitunter dem Auge des Beſchauers, ja, ſo große Gegenſätze wie die geſchilderten treffen vielleicht auf einer und derſelben Inſel zuſammen. Und zwiſchen dem Archipel windet ſich der Strom durch, an manchen Stellen ruhig und langſam, an anderen raſch dahineilend; aber er umfaßt all die Inſeln, groß und klein, mit gleicher Zärtlichkeit.

Man kann nicht beſtreiten, daß dieſer weit ausgedehnte Archipel, den man ſtundenlang durchfährt, eben infolge der ungeheuern Zahl ſeiner Inſeln etwas an Monotonie leidet. Selbſt das Schönſte und Beſte wird auf die Dauer langweilig. Das Unſchöne verleiht dem Schönen Reliefs, das Seltene

einem Gegenstand seinen Wert. Ich weiß nicht, ob Europäer die Stromlandschaft des St. Lorenz nicht viel höher schätzen würden, sähen sie statt der tausende nur etwa zwanzig Inseln vor sich. Dem St. Lorenz geht es mit seinem Inseldiadem, wie mancher Dame mit ihren Diamanten: ein Solitär würde sie vielleicht schöner schmücken, als eine ganze glitzernde Rivière.

Dank jenem bezeichnenden amerikanischen Reklamewesen wurden die Tausend Inseln bald als das siebente, achte oder neunte Weltwunder — ich weiß nicht mehr genau, wie viele es deren giebt — ausgerufen. Die Eigentümer der verschiedenen Inselgruppen waren natürlich auch die eifrigsten, begeistertsten Bewunderer, und sie verstanden es wohl, dieser Begeisterung in einer Unzahl von Broschüren, Zeitungsartikeln, Anzeigen u. dgl. Ausdruck zu geben, sie sozusagen auf geistigem Wege in den Organismus des amerikanischen Touristen einzuimpfen. Die Impfstoffe sind einfach Papier und Druckerschwärze.

Die Tausend Inseln wurden fashionabel. Es entstanden an dem Süduser des St. Lorenz die zwei genannten Badeorte mit großartigen Hotels und Parkanlagen; Dutzende von Dampfern brachten bald Hunderte und Tausende von Kurgästen, und eine stattliche Anzahl von Ruder-, Segel- und Dampfbooten liegt an den Landungsplätzen bereit, um den Touristen durch das Inselllabyrinth zu steuern.

Die diesen beiden „Watering-places“ benachbarten Inseln haben heute alle schon ihren New-Yorker oder Bostoner oder Montrealer Besitzer — ja, wenn es mit dem „Boom“ der „Thousand Islands“ so weiter geht, so wird es in der eleganten Welt bald ebenso notwendig erscheinen, eine der zweitausend Inseln am St. Lorenz zu besitzen, wie man heute seine Cottage im Seebade Newport, sein Haus in der „Fifth Avenue“ in New-York, seine Pferde und Yachten haben muß. Auch Pullman, der bekannte Eisenbahnkönig von Chicago, hat schon seine nach ihm getaufte Insel, wie denn die meisten Inseln nach ihrem jeweiligen Besitzer benannt werden. Hübsche Cottages, Villen mit Veranden und Türmchen, Lusthäuser und Pagoden sitzen hier auf den höchsten Aussichtspunkten, oder liegen versteckt im Schatten riesiger Tannen. Die Naturparks, als welche die Inselflächen sich ursprünglich darstellten, wurden mit reizenden Gartenanlagen geschmückt; manche Inseln sind durch Brücken und Stege aller Arten miteinander verbunden, und wer mit seiner Yacht das gesamte Labyrinth durchkreuzt, der wird Hunderte von Kanadierinnen oder Yankee-Schönheiten hier im out of door-Sport beobachten können: im Cricket und Croquet, im Rudern, Segeln, Fischen, Schwimmen. Fast jede dieser Inseln enthält an einem günstigen Plätzchen an den Ufern ein Boothaus und eine Bade-Anstalt. Die ganze Sommeransiedelung gleicht einer Stadt, deren Straßen die Stromarme sind, und deren Häuser durchwegs von kleineren und größeren Parks — je nach dem

Umfang der Inſel — umgeben ſind. Das ganze Bild iſt idylliſch ſchön, fremdartig und farbenfriſch, der Grund aber, von dem es ſich abhebt, ſo einförmig blau, daß der Geſamteindruck etwa dem jener Figürchen gleicht, mit welchen die Japaneſen ihre Tapeten und Ofenſchirme bemalen.

Die Tauſend Inſeln ſind indes nicht bloß das „Buen Retiro“ der Sommerfriſchler, ſondern ein Hauptſchauplatz der echt amerikaniſchen, religiöſen Picknicks, der ſogenannten, vielverſchrieenen Camp-Meetings, an denen mitunter Tauſende beider Geſchlechter teilnehmen. Mehrere Tage und Nächte hindurch kampieren dieſe unter großen Leinwandzelten oder unter hölzernen Flugdächern und verbringen die Tage mit dem Abſingen religiöſer Lieder und nicht gerade immer die Andacht weckenden Gebetsübungen. Namentlich auf Wells Island, der erſten großen Inſel, nahe am Ontario-See, werden ſolche Sektirerverſammlungen abgehalten. Die weiten Matten und Wälder von Wells Island ſind alsdann in mehrere ſogenannte „Camping-Grounds“ eingeteilt, von welchen der „Thouſand-Islands-Park“ mit ſeinem an 2000 ha umfaſſenden Gelände der größte iſt. Ihm gegenüber, am andern Ende der Inſel, befindet ſich der „Weſtminſter-Park“. Außerdem giebt es noch auf anderen Inſeln ähnliche „Camping-Grounds“, die von ihren Eigentümern den Veranſtaltern der „Camp-Meetings“ gegen Bezahlung harter Dollars vermietet werden.

Mich haben die Tauſend Inſeln mit eigenem Zauber umfangen; ich konnte mir erklären, warum Cooper den Schauplatz ſeines „Pfadfinders“ hierher verlegte. Dagegen ſind die Meinungen der europäiſchen Beſucher ſehr geteilt. Charles Dickens und Xavier Marmier waren entzückt von dieſer „Sommerfriſche“. Der Herzog von Argyll jedoch und mein Freund Jules Leclercq waren, wie letzterer in ſeinem hübſchen Buche „Un été en Amérique“ ſagt, ſehr enttäuſcht davon. Am charakteriſtiſchſten iſt die Meinung des „New-York Herald“: „Eine Million Menſchen könnte ſich in dieſer weiten, einſamen Region verlieren, ohne daß einer den andern in ſeinen Vergnügungen oder ſeinem Sport hindern würde.“ Eine echt amerikaniſche Übertreibung, wie ſie ſich leider nicht nur in den Zeitungen zeigt!

14. Ontario.

Der beſtbeſiedelte Teil Kanadas iſt die große, weit zwiſchen die drei unteren kanadiſchen Seen Huron, Erie und Ontario vorgeſchobene Halbinſel, die politiſch wohl zur Provinz Ontario gehört, in vielen anderen Hinſichten jedoch weit eher amerikaniſch als kanadiſch erſcheint. Das Yankee-Weſen des ſüdlichen Nachbarreiches, das auf Dampfroſſen einherbrauſt, ließ ſich auf ſeinem Zuge nach dem Weſten durch politiſche Grenzen nicht abhalten, und da die Halbinſel von Ontario auf der großen Verkehrsſtraße zwiſchen New-

York, Boston und den Neu-England-Staaten einerseits und dem emporstrebenden Westen andererseits gelegen ist, so hat die Völkerwanderung von Ost nach West auch hier ihre Spuren hinterlassen: Ontario hat nicht nur an Bevölkerung gewonnen, sondern auch amerikanisches Wesen und Yankee-Sitten sind dieser Bevölkerung nicht fremd geblieben. Aber die amerikanische Gleichförmigkeit erstreckt sich hier nur auf das Außenkleid; denn wenn auch die kanadische Einwohnerschaft Ontarios viel von dem praktischen Verkehrswesen, von der Industrie, den politischen Einrichtungen u. dgl. der Amerikaner angenommen hat, im Herzen hält sie mit eigentümlicher Zähigkeit fest an ihrer Unabhängigkeit und an ihrer Zusammengehörigkeit mit dem englischen Mutterlande.

Wer Ontario in den Palastwagen der großen Eisenbahnlinien zwischen New-York, Chicago und San Francisco durchfliegt, der kann freilich nicht wahrnehmen, daß er sich in einem andern Lande befindet. Selbst ein kurzer Geschäftsaufenthalt in Toronto oder Hamilton oder London läßt dies nicht erkennen. Die großen Hotels in den volkreicheren Städten sind amerikanisch; der Reisende begegnet dort demselben aufgeblasenen Clerk, derselben schwarzen Dienerschaft; er fährt auf den gleichen Pferdebahnen zu gleichen Preisen und kann sogar mit dem gleichen Gelde bezahlen. Die amerikanische Banknote wird hier vollwertig überall angenommen, und friedlich klimpern in den Geldladen der Kaufleute die amerikanischen „Nickel“ und „Dimes“ und „Quarters“ neben jenen, welche das Konterfei der Königin von England tragen. Der Münzfuß ist in Kanada derselbe wie in den Vereinigten Staaten, und die Preise sind ebenfalls die gleichen. In den Kaufläden der Geschäftsstraßen herrschen dieselben Einrichtungen wie in jenen des benachbarten Buffalo oder Detroit, und ob der Reisende auf der Fahrt zwischen diesen Städten die Eisenbahn längs der südlichen oder der nördlichen Ufer des Erie-Sees wählt, er wird keinen nennenswerten Unterschied finden. Die einzigen Grenzen, welche zwischen dem regen, innigen Verkehr beider Länder gezogen sind, beschränken sich auf das Zollwesen, und das ist allerdings auffallend in einem Lande, auf welchem man Strecken von 4000—6000 km ohne Zollplackereien zurücklegen kann.

Die Verschiedenheit zwischen Kanada und der benachbarten Staaten-Union äußert sich in allerhand Kleinigkeiten, die trotz ihrer Unscheinbarkeit doch bezeichnend sind, so daß der aufmerksame Beobachter den Kanadier in den Vereinigten Staaten oder den Yankee in Kanada leicht herausfinden lernt. Der Kanadier ist in seinem Wesen langsamer, gemessener, in seiner Kleidung einfacher und mehr an englischen Vorbildern festhaltend; er zieht das kurze englische Pfeifchen der amerikanischen Cigarre oder Cigarrette vor; er trägt den Spazierstock und bekleidet seine Hände häufiger mit Handschuhen, als der Yankee; sein Gesicht ist im allgemeinen gebräunter, sein Bart

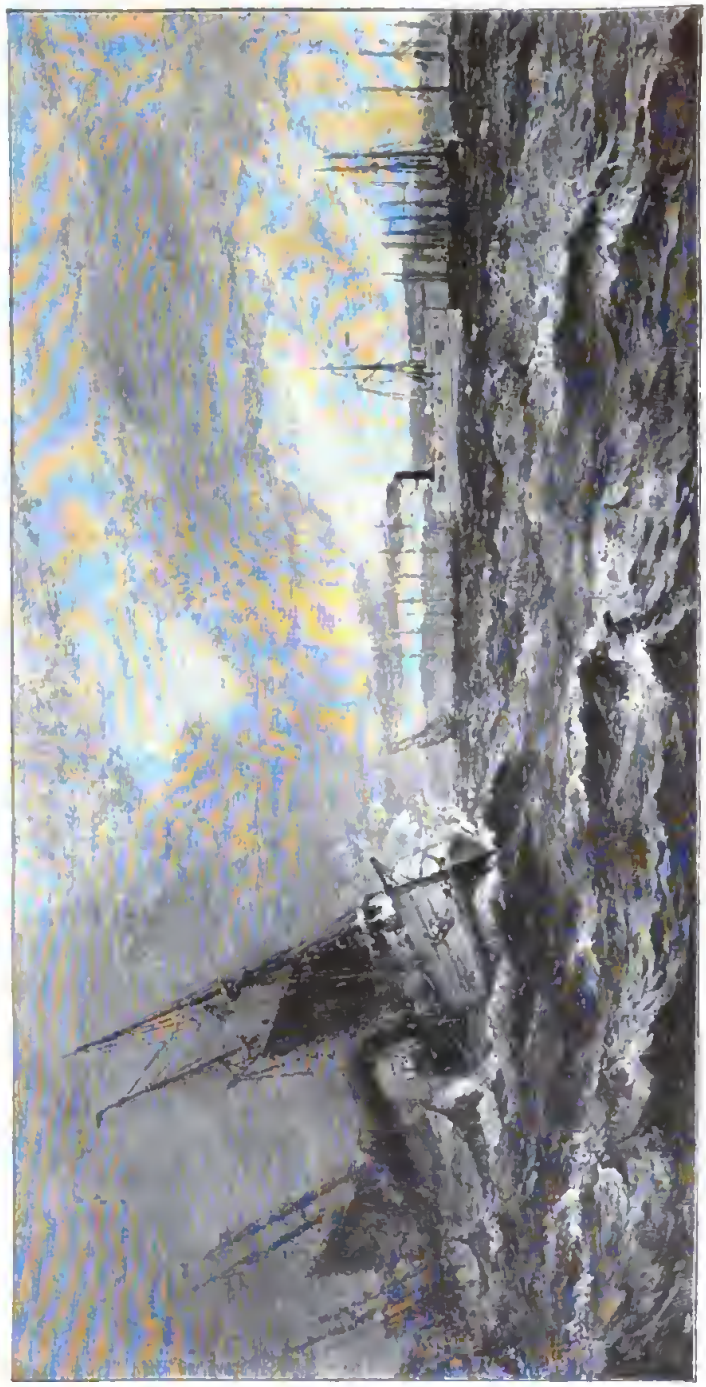


Fig. 28. Auf dem Erie-See (im Sturme).

ſtruppiger und weniger gut gepflegt; er verſchmäht den hohen, glatten Filzhut — „the stove-pipe“ — des Amerikaners, und, was eigentlich zu ſeinen Gunſten ſpricht, er ſchlürft keine „mixed-drinks“, keine „Cocktails“-Limonaden, kein Eiswaſſer, ſondern wenn er trinkt, ſo trinkt er ungemiſcht und echt — „whisky straight“ iſt die Regel —, und hat er die Wahl zwiſchen leichtem, ſchalem „Lagerbeer“ und Ale oder Porter, ſo wird er in neun Fällen unter zehn zum ſchwerern Geſchütz greifen.

Was aber den Kanadier von dem Amerikaner hauptſächlich unterſcheidet, iſt der ausgeſprochene engliſche Accent und die Abweſenheit der langgezogenen, miauenden Naſenlaute, welche den Yankee-Bewohnern der benachbarten Neu-England-Staaten ſo eigentümlich ſind. Es iſt ſonderbar, daß ſich in zwei angrenzenden, im regſten Wechſelverkehr miteinander befindlichen Ländern von ganz gleichen klimatiſchen und geographiſchen Verhältniſſen Abkömmlinge gleicher Raſſe, gleicher Nation und Sprache zu ſo verſchiedenen Typen herausbilden können, wie der Yankee und der Kanadier.

Auffällig iſt dem Reiſenden die ſtarke Beſiedelung der Halbinſel von Ontario und die große Zahl ſtattlicher, ſchöner Städte, die ſich hier faſt ebenſo dicht drängen, wie etwa in Connecticut. Von den zwei Millionen Einwohnern der Provinz wohnen zum mindeſten $1^1/_2$ Millionen in dem ſüdlichſten, zwiſchen die Seen eingeſchobenen Teile, während die angrenzende Nordhälfte in dem Gelände um die oberen Seen herum von aller Bevölkerung entblößt iſt. Ontarios größte Städte ſind Toronto mit 125 000, Ottawa mit 30 000, Hamilton mit 36 000 Einwohnern. Es beſitzt jedoch auch ſein London und Paris, ſein Petersburg und Koburg, ſein Windſor und Stratford, die aber alle friedlich neben und bei einander liegen, und mit ihren berühmten Namensſchweſtern nichts anderes gemein haben, als eben nur den Namen. Ein vielverſchlungenes Netz von Eiſenbahnen verbindet ſie untereinander, dazu Flüſſe und Kanäle und endlich die große Seenlette ſelbſt, welche die Halbinſel faſt auf allen Seiten umgiebt und nur eine ſchmale Landenge bei Toronto gelaſſen hat.

Es war dieſe Landenge und der auf ihr gelegene große Simcoe-See, welche die Entſtehung und Entwicklung Torontos förderten. Ein kleiner Fluß, der Humber, mündet in der Nähe des heutigen Toronto in den Ontario-See; ſchon im 17. Jahrhundert wurde dieſer Fluß in Verbindung mit dem erwähnten Simcoe-See von den Indianern als Verkehrsſtraße zwiſchen dem Ontario-See und der Georgian Bay des Huron-Sees benützt. An der Mündung des Humber entſtand damals ſchon ein kleiner Handelsplatz, geſchützt durch ein von den Franzoſen erbautes Fort. Dieſes wurde im Kriege mit den Engländern von den letzteren niedergebrannt. An ſeiner Stelle entſtand 1793 das Fort York, welches lange Zeit den Gouverneuren von Ober-Kanada als Regierungsſitz diente. In dem Kriege mit den Amerikanern

Fig. 29. Ansicht von Windsor (Ontario).

Fig. 30. Der Hafen von Toronto.

(1812—1814) wurde Fort York zweimal von den letzteren genommen, aber von den Engländern wieder zurückerobert. 1834 hatte sich Fort York zu einer Stadt von etwa 9000 Einwohnern vergrößert, und seit diesem Jahre führt es den Namen Toronto.

Die Bevölkerung der Stadt ist im Laufe der letzten 50 Jahre auf 125 000 Seelen angewachsen. Und es steht ihr noch eine glänzendere Entwicklung bevor. Denn, geographisch im Mittelpunkte des bevölkertsten und fruchtbarsten Teiles von Kanada gelegen, mit einem vorzüglichen Hafen ausgestattet und durch ausgedehnte Eisenbahn- und Schiffahrtslinien mit den amerikanischen Großstädten des Seengebietes verbunden, muß sie binnen kurzem sich zur ersten Handelsstadt Kanadas und Hauptstadt der Dominion erheben. Im vergangenen Jahre entstanden über 2500 neue Häuser in Toronto — ein Wachstum, wie es selbst in den Vereinigten Staaten nur selten vorkommt. Dabei wird die Verschönerung der Stadt durch Parkanlagen, schattige Spaziergänge und Monumentalbauten nicht außer acht gelassen. Bei jedem Besuche Torontos war mein erster Gang gewöhnlich nach dem prächtigen Queens-Park und den Anlagen um den großartigen Universitätspalast. In den Städten des amerikanischen Westens sind derlei Anlagen so spärlich vorhanden, und geschieht überhaupt so wenig für die öffentliche Verschönerung, daß dem Touristen der Besuch von Toronto eine wahre Erquickung sein muß. Am meisten zeichnet sich jedoch Toronto durch seine Unterrichtsanstalten aus, obenan die berühmte Universität. Sämtliche Schulen und Unterrichtsanstalten Ontarios, von den Kindergärten aufwärts bis zu den Universitäten, sind Freischulen; der Doktorgrad kann also hier erworben werden, ohne daß der Schüler auch nur einen Dollar dafür auszugeben braucht.

Auch das Zeitungswesen ist in Toronto besser entwickelt als in den anderen kanadischen Hauptstädten. „The Globe" und „The Mail" sind die beiden wichtigsten Tagesblätter Kanadas; an Gediegenheit des Inhalts und hoher Auflage überflügeln sie weit die englischen Montreals wie die französischen Quebecs.

Der Toronto-Bezirk bis an die kanadischen Seen ist ungemein ergiebig für Ackerbau und Viehzucht, so zu sagen die Pflanzstätte für die ganze Dominion. Der Boden ist fruchtbar und wohlbebaut, das Klima milder und angenehmer als jenes von Manitoba oder der Provinz Quebec. Das ganze Land erinnert mit seinen zahlreichen Städten, Dörfern und Farmen an die benachbarten, altbesiedelten Gebiete New-Yorks und der Neu-England-Staaten. Aber man braucht nur die Halbinsel Ontario zu verlassen und die Küstenstrecken der oberen Seen zu besuchen, um aus dem dichtestbevölkerten Teile Kanadas in den wildesten und unwirtlichsten zu kommen — aus Feld und Wiese in Fels und Urwald, wo der Boden noch auf den Spaten des Eisenbahnbauers, die Bäume noch auf die Axt des Holzschlägers harren und vielleicht

noch Jahrhunderte harren werden: ſo nahe liegen die Gegenſätze nicht nur in den Vereinigten Staaten, ſondern auch hier in Kanada.

Fig. 31. Die King Street in Toronto.

15. Kanadiſcher Winter in Stadt und Land.

Überall Schnee und Eis. Das ganze weite Land, von den Quellen des Miſſiſſippi bis in den höchſten Norden hinauf, von dem eisumſtarrten

Golf des St.-Lorenz-Stromes, westlich über die Ketten der Felsengebirge nach dem Stillen Ocean, ist festgefroren. Das Wasser ist zu Eis, die Erde zu Stein verwandelt, und auf dem ganzen, Millionen von Quadratkilometer umfassenden Lande ruht eine blendendweiße Schneedecke — ein Leichentuch. Alles verschneit, verweht: Flußläufe, Straßen, Seen; die kanadischen Ströme, im Sommer so klar und hell, über zahllose Fälle und Schnellen den Seen und Meeren zusprudelnd, sind wie vertrocknet, die üppig grünen Prairien des Sommers tief unter den sandartigen, körnigen Flocken der Schneewüste begraben, die inselreichen Seen zugefroren; die Eisdecke ist verweht, Festland und Wasser sind nicht voneinander zu unterscheiden (Fig. 32). Große Eisberge, oft über hundert Meter hoch, stehen zu einer Barrikade fest ineinander gepfercht in den Meerengen von Neufundland; das Meer selbst, den felsigen Küsten von Labrador entlang, ist fest zugefroren; Anticosti und die weit vorspringende Halbinsel Gaspé sind mit hochgetürmten Eismassen ganz umkränzt; Quebec und Montreal, sonst so geschäftige, belebte Seehäfen, sind eingefroren, in trockene Inlandstädte verwandelt. Nirgends auf Millionen von Quadratkilometer wird die Landschaft durch Wasser belebt, nirgends zeigt sie sich in einer andern Farbe, als in dem einzigen blendenden Weiß. Die spärlichen Ansiedelungen im weiten Westen treten kaum aus ihrer eintönigen Umgebung hervor. Mag die Sonne auch noch so hell niederscheinen, sie giebt wohl Licht, aber keine fühlbare Wärme. Alles Leben scheint dieses Winterland mit dem ersten Novemberfrost, dem ersten Schneefall verlassen zu haben, um erst wieder nach sechs Monaten dahin zurückzukehren. Und doch ist dieses anscheinend öde, trostlose Winterbild voll Reiz, voll Leben; ja, ich würde getrost behaupten, wer Kanada sehen und kennen lernen will, der muß es im Winter besuchen.

Vielleicht ist es ein bißchen Selbsttäuschung meinerseits, wenn ich mit Befriedigung auf die in Schnee und Eis verlebten Wochen zurückblicke. Jeder, der in seinem Leben schon zum Wanderstab gegriffen hat, wird ähnliches wohl an sich selbst erfahren haben: ist eine Reise glücklich überstanden, so treten merkwürdigerweise alle Unannehmlichkeiten und Beschwerden derselben allmählich in den Hintergrund, und nur die reizvollen Bilder fremder Länder und Menschen bleiben dem Wanderer vor seinem Auge. Eine Fülle entzückender Bilder tritt mir, während ich diese Zeilen schreibe, einer Fata Morgana gleich vor die Augen. Denn so öde und traurig der kanadische Winter auch dem Europäer vorkommen mag, er hat doch seine schönen Seiten. Stadt und Land verleben den Winter in ihrer eigenen Weise, die Stadt angenehm und gesellig unterhaltend, das Land dagegen in schrecklicher Einförmigkeit, nur gemildert durch die wahrhaft großartigen Naturerscheinungen.

Meine ersten Erfahrungen über den kanadischen Winter waren allerdings nicht angenehmer Art. Unterwegs auf der Fahrt von St. Paul nach

Winnipeg blieb der Eiſenbahnzug in der Nähe der kanadiſchen Grenze in einer Schneeverwehung ſtecken, und wir ſpärlichen Paſſagiere mußten zwei

Fig. 32. Kanadiſches Winterbild.

Tage und drei Nächte in offener Steppe auf Erlöſung warten. Einer jener gefährlichen Schneeſtürme, welche Dakota, Minneſota und das Gebiet der

kanadiſchen Seen im Winter ſo häufig heimſuchen, hatte uns inmitten der Steppe, viele Meilen von jeder Anſiedelung entfernt, überraſcht; harte Schneeflocken, großen Hagelkörnern gleich, fielen, an unſere Fenſterſcheiben ſchlagend, in Wolken hernieder und begruben unſere Waggons bald bis an die Fenſterhöhe. Der Sturm ſauſte ungebrochen durch die unendlichen Steppen mit furchtbarer Gewalt aus den Felſengebirgen von Montana heran, den loſen Schnee wie Wüſtenſand vor ſich herſegend. Die grimmige Kälte machte jeden Aufenthalt im Freien unmöglich. Schon einige Minuten nach Beginn des Schneeorkans wurden Heizer und Ingenieur mit erfrorenen Gliedern von der Lokomotive hereingebracht. Stunde um Stunde verrann, Tag und Nacht wechſelten, unſer Lebensmittelvorrat war verzehrt, unſere Kohlen waren verbrannt, und wir ſahen, in unſere Decken gehüllt, ergebungsvoll einem traurigen Schickſal entgegen, wie es in jedem Winter dahier ſeine Opfer fordert. Der Aufopferung einiger Eiſenbahnleute, die mit einem Rettungszug aus St. Vincent zu unſerer Hilfe herbeieilten, haben wir es zu danken, daß wir mit dem Leben davonkamen. Von zwei Lokomotiven getrieben, bahnte ſich der große ſchwere Dampf-Schneepflug (ſ. Fig. 33) gewaltſam Bahn durch die meilenlangen Verwehungen, bis der Rettungszug uns erreichte und wir mit halb erfrorenen, ſteifen Gliedern in die warmen Waggons kletterten.

Einige Stunden darauf — es war 2 Uhr morgens — kamen wir in Winnipeg, der Hauptſtadt Manitobas, an, und hier erhielt ich das erſte Bild kanadiſchen Städtelebens im Winter.

Winnipeg war damals ſchon wie jetzt der große Stapelplatz des neuerblühenden Nordweſtens, der Hauptſitz der Hudſonsbai-Geſellſchaft, die Reſidenz des Gouverneurs. Überall in den Straßen herrſchte das regſte Leben, ungeachtet der grimmigen Kälte, die das Queckſilber bis auf — 25° zuſammenſchrumpfen machte; die Tramways hatten den Verkehr trotzdem nicht unterbrochen, und die guten ſchottiſchen Anſiedler, die franzöſiſchen Kanadier und die Halbindianer fuhren in offenen Schlitten, gezogen von behenden Ponies, die Straßen auf und ab. Freilich, in den Tramwaywagen hingen trotz der zum Zerſpringen geheizten Öfen die Eiszapfen von der Decke nieder, die Pferde dampften, und weißer, dicker Reif bedeckte ſie ſofort, wenn ſie einen Augenblick ſtillehielten, um irgend einen Fahrgaſt ein- oder auszulaſſen. Unſere Bärte waren zu einem Eisklumpen zuſammengefroren, und unſer Atem hatte, über den Pelzkragen ſtreifend, auch dieſen mit Eis bedeckt. So grimmig indeſſen die Kälte auch war, ſie war doch erträglich; denn es herrſchte vollkommene Windſtille. Die Rauchſäulen ſteigen aus den zahlloſen Kaminen der Stadt kerzengerade zum Himmel empor, und ſo lange ſie nicht in Bewegung geraten, wird die tägliche Arbeit in dem ſchnelllebigen, emporſtrebenden Winnipeg nicht unterbrochen. Überall wurde gemauert, gezimmert, gehämmert, geklopft, Häuſer entſtanden über Nacht: neben der über und

Fig. 33. Der Dampf-Schneepflug.

über mit Eiszapfen behängten Ruine eines in der vergangenen Woche niedergebrannten Hauſes war ein anderes ſchon bis zur Dachhöhe gediehen; freilich, die Ziegel mußten an mächtigen offenen Feuern zuvor erwärmt werden, und der Mörtel wurde in großen Keſſeln mit ſiedendem Waſſer angemacht; aber auch dann noch fror er den Maurersleuten unter der Kelle zu. In den Kaufläden und outfitting stores (Ausrüſtungs-Magazinen) herrſchte ein ebenſo reger Verkehr. Indes von der Straße aus kann man von den vielen und verſchiedenartigen Waren, die hier aufgeſtapelt ſind, nicht viel wahrnehmen; denn die großen Schaufenſter ſind an der Innenſeite mit einer faſt zolldicken Eiskruſte bedeckt, die ſelbſt die hellſtrahlenden Gasflammen nicht aufzutauen vermögen.

Von meinem warmen Wohnzimmer aus auf die Straße hinabzuſehen, war aus der gleichen Urſache unmöglich: ich mußte mir erſt das Eis von den Fenſtern herunterſchlagen, und kaum war eine Spürlücke geſchaffen, ſo war ſie auch ſchon wieder zugefroren. Der Schnee in den Straßen war nicht, wie in unſeren Gegenden, eine ſchmutzige, halbzerronnene weiche Maſſe, ſondern loſe, hart, jedes Flöckchen für ſich, das Ganze wie tiefer Sand, in welchem man watete, ohne daß die Flußbekleidung naß wurde; denn die innere Wärme iſt hier nicht hinreichend, die Körnchen zu ſchmelzen. Und doch, trotz all dieſer Anzeichen großer Kälte fühlt man dieſelbe in Kanada lange nicht ſo ſehr, wie manchen Froſt in England oder Schottland, wenn nicht gar näher bei uns; denn man verſteht es im Rupertslande, ſich gegen die Kälte zu ſchützen, man iſt auf ſie vorbereitet: für den Verkehr im Freien hat man dicke, warme wollene Unterkleider, pelzgefütterte Röcke, ebenſolche Kappen und Handſchuhe, an den Füßen weiche indianiſche Mokaſſins. Der Kanadier in Oſt und Weſt iſt ſchon an ſeiner typiſchen Winterkleidung, der langen, pelzgefütterten Redingote und der um den Leib gewundenen Schärpe, nicht zu verkennen, falls er ſich der angeſtammten Indianertracht nicht noch mehr nähert und die beſonders von den Trappern gern getragenen ledernen Beinkleider mit Ledertreſſen, die „Schemilun“, anlegt. In den kanadiſchen Großſtädten iſt dieſe Tracht bei vornehmen Sportklubs zu Ausflügen ſehr beliebt.

In den Häuſern befindet ſich der Kanadier ebenfalls viel wohler und behaglicher als wir in den gemäßigten Zonen Lebende. Fenſter und Thüren ſchließen hermetiſch, alle Ritzen und Spalten ſind ſorgfältig verkleidet, die Fußböden mit Teppichen, die Korridore mit Matten bedeckt. Die Heiz- und Ventilations-Einrichtungen ſind unübertrefflich. Die Außenwände vieler Häuſer, ſogar jene der Anſiedler und Farmer, beſtehen aus doppelten Holzwänden, zwiſchen welchen häufig Birkenrinde aufgefüllt wird, wenn der Zwiſchenraum nicht ganz leer bleibt. In dieſen Häuſern iſt man auch gegen die ſtrengſte Kälte vollſtändig geſchützt und ſchlägt Bruder Froſt ein Schnippchen.

Ungeachtet ſeiner kommerziellen Bedeutung iſt Winnipeg doch noch viel zu jung und in ſeinen Verhältniſſen viel zu zerfahren, als daß es ſich in geſelliger Hinſicht mit Montreal, Quebec, Toronto oder Ottawa meſſen könnte. Die großen Wintervergnügungen und das Sportsweſen ſind nur in den öſtlichen Großſtädten, hauptſächlich in Montreal, und hier wieder um die Karnevalszeit[1], zur höchſten Blüte entwickelt.

Vorzüglich blüht in den Städten der Eisſport. So insbeſondere auf dem mächtigen, breiten St. Lorenz. Iſt ſeine Eisdecke hinreichend feſt gefroren, ſo dient er vor allem als Verkehrsweg gerade ſo wie jede Landſtraße. Ja, mehr noch — es werden Schienen über die Eisdecke gelegt, und Laſt- wie Perſonenzüge mit Lokomotiven fahren über den gefrorenen Strom. Aber gar viele brauchen keine Eiſenbahn: ſie legen die gleichen Strecken in viel kürzerer Zeit auf Schlittſchuhen zurück. Die kanadiſchen Flüſſe ſind mitunter mit einer glatten Eisdecke von 30—45 cm Dicke überkleidet, und eine ſicherere, beſſere, ebenere Bahn iſt kaum denkbar. Zwiſchen den Schlittſchuhläufern, welche nicht ſelten 30—40 km in der Stunde zurücklegen, winden ſich dann die Schlitten mit ihren Geſpannen hindurch. Viele fahren auf Schlittſchuhen von St. John (Neu-Braunſchweig) über den gleichnamigen Strom nach dem an 130 km entfernten Fredericks-Strom in einem Tage, ohne ſtärker zu ermüden, als wenn ſie einen ſtarken Tagesmarſch zurückgelegt hätten. Noch ſchneller iſt der Verkehr auf den Eisbooten, jenen dreieckigen, auf drei Schienen ruhenden Plattformen, deren hintere Schiene wie ein Steuer verſtellbar iſt. Iſt der Wind günſtig, ſo wird auf dem vorn ſtehenden Maſt ein dreieckiges Segel aufgezogen; die Boote ſchießen mit ſolcher Geſchwindigkeit auf dem Eiſe dahin, daß ſie erwieſenermaßen mitunter an 65 km in der Stunde zurücklegen.

Weniger angenehm, weil viel beſchwerlicher und ermüdender, iſt das Schneeſchuhlaufen. In den Einöden der Hudſonsbai-Länder und Labradors, auf den entlegenen Farmen und Dörfern, ſind die Schneeſchuhe die einzigen Mittel, um den Verkehr mit der Außenwelt aufrecht zu erhalten; denn rings um dieſe verſchneiten Anſiedelungen liegt der Schnee an manchen Stellen mannshoch, und das Durchwaten wäre eine Unmöglichkeit. Die einſamen Trapper und Pelzjäger, die Indianer und Miſchlings-„Voyageurs“, die Farmer und Holzfäller müſſen deshalb wohl die großen, netzüberzogenen Schneeſchuhe an die indianiſchen Mokaſſins, ihre gewöhnliche Fußbekleidung, ſchnallen, um vorwärts zu kommen. Aber alle Mühen und Beſchwerden hindern, wie wir ſchon oben geſehen, die feinere Geſellſchaft der Städte nicht, in eigenen Klubs leidenſchaftlich dem Schneeſchuhlaufen zu huldigen.

Am empfindlichſten macht ſich der kanadiſche Winter wohl in dem

[1] Vgl. oben S. 33 f.: „Der Karneval von Montreal“.

Fig. 34. Gewöhnlicher Schneepflug.

Rupertslande fühlbar. Dort ſtiehlt er ſich langſam, unauffällig heran. Eines Morgens nach einer kalten Nacht wird man längs der Flußläufe harte, ausgewaſchene Eisränder finden, die Stück für Stück von den raſch dahineilenden Fluten in den Strom geriſſen werden und dort die Oberfläche dicht bedecken. Am nächſten Morgen iſt vielleicht der ganze Fluß zugefroren, und ein „Silberfroſt“ vereiſt das ganze Land. Dieſe Silberfröſte gehören zu den ſchönſten Naturerſcheinungen. Die Temperatur bewegt ſich in der Nähe des Gefrierpunktes, bald darüber, bald darunter. Ein feiner Regen fällt aus den leichten Nebelwolken und friert in dem Augenblicke, da er den Boden berührt. Kruſte um Kruſte feinen Eiſes legt ſich an die Schollen, an die Baumſtämme, die Zweige und Äſte und Blätter, und bald iſt die ganze Gegend, die Wälder, die Hecken, Häuſer und Zäune, wie kryſtalliſiert, mit einer dünnen, ganz durchſichtigen Eiskruſte überzogen. Jedes noch ſo dünne Zweiglein, jeder Halm ſteckt in ſolcher Eisſchale, und kommt dann die Sonne hervor, ſo glitzert und ſtrahlt und funkelt ein ſolcher Wald wie mit den lauterſten Diamanten beſäet. Schnee folgt bald darauf. Für mehrere Tage nichts als Schnee. Immer höher, dichter bedeckt er das ganze Land, verbirgt Straßen, Wege, Hecken, Felder, und bleibt nun ſeine fünf oder ſechs Monate lang ungeſchmolzen liegen. Der Winter iſt da. Tage und Wochen kann man durch die Länder weſtlich der Hudſonsbai reiſen, ohne irgend einer Anſiedelung, einem menſchlichen Weſen zu begegnen, tage- und wochenlang wird man nichts als Schnee ſehen. Die ungeheure Ausdehnung dieſer Schneewüſte iſt überwältigend, und ſie drückt auf den einſamen Wanderer durch die unſagbare Ruhe, welche über die gefrorene Natur gebreitet iſt, noch viel mehr als durch die grimmige Kälte. Die Atmoſphäre iſt von wunderbarer Klarheit, und die Ausſicht erſtreckt ſich über unermeßliche Entfernungen. Man erkennt Häuſer, Farmen, Bäume von liliputaniſcher Kleinheit ſcharf gezeichnet, und Menſchen zeigen ſich ſo klar und deutlich, wie auf ſcharfen photographiſchen Bildern. Die Stille iſt ſo intenſiv, daß darin jedes Geräuſch ins Unabſehbare vergrößert erſcheint: daß das ferne Krachen des Eiſes oder der Bäume wie Kanonenſchüſſe herüberdröhnt, daß man das Losbrechen eines Zweigleins für das Fallen eines Baumes halten könnte, und der eigene, durch weiche Mokaſſins gedämpfte Schritt über den Schnee wie das Knirſchen eines Pferdehufes auf Kies ertönt. Die Kälte, beim Heraustreten aus der warmen Stube kaum empfindlich, äußert ſich erſt nach einigen Minuten. Das Thermometer mag vielleicht 30, 40° Kälte zeigen, ein halbſtündiger Aufenthalt im Freien wird zum halbſtündigen Kampf um das eigene Leben. Ein leiſes Lüftchen beginnt ſich zu regen. Ein ptötzliches Prickeln in der Naſe, und man weiß, ſie iſt erfroren; darauf folgen die Wangen. Man hebt die Hand, um die ſchrecklichen weißen Flecke, dieſen Ausſatz des Winters, wegzureiben, und nun iſt auch die Hand erfroren — man reibt ſeine Glieder,

läuft umher, ſchwingt ſeine Arme, alles vergeblich. Der Atem gefriert faſt in dem Augenblicke, wo er den Mund verläßt, und der eiſige Dampf fällt zu Boden, ſtatt zu ſteigen. Ein Pferd könnte es an ſolchen Tagen kaum einige Minuten im Freien aushalten. Es iſt mit einem Worte tötlich kalt, und doch iſt die Natur ſo erhaben ſtill, anſcheinend ſo mild und gleichmäßig wie an einem warmen Maitage.

Unausſprechlich ſchön ſind zu beſtimmten Zeiten die kanadiſchen Nächte. Sie ſind viel heller und klarer als die Nächte in Europa; Mond und Sterne ſcheinen kaum auf Kirchturmhöhe entfernt zu ſein: ſie ſtrahlen in ungewöhnlichem Glanz, und zeitweilig ſchießen die nebelhaften Blitze des Nordlichts ſtrahlenförmig über das nördliche Firmament. Die blendende, glänzende Schneefläche ſtrahlt das von oben kommende Licht zurück, ſo daß ſie ſelbſt zu leuchten ſcheint. Das ganze Bild iſt ähnlich jenem, das eine Mondlandſchaft, durch ein Teleſkop betrachtet, dem Beſchauer zeigt.

Am fürchterlichſten iſt die Einöde an einem ſogenannten „Poudre-Tage", bei einem Froſt von etwa 40°. Dann verlaſſen ſelbſt die kühnen, abgehärteten Kanadier ihren Kamin nicht. Eine Reiſe an einem ſolchen Tage wäre ſicherer Tod. Der frühe Morgen mag mild und klar und ruhig ſein, aber beim Heraustreten aus dem Hauſe wird man bald winzige Eiskryſtalle wahrnehmen, welche in der Luft ſchweben und auf den Flügeln eines kaum fühlbaren Zephyrs umhergetragen werden. Mit Tagesanbruch wird auch der Wind ſtärker; auf der glatten Oberfläche des Schnees erſcheinen kleine, losgelöſte Flocken, die ſich ſanft in kleinen Wirbeln drehen und wieder zerſtieben. Andere folgen und werden vom Winde emporgehoben. Immer größer werden die Wirbel, immer heftiger der eiſige Wind, bald iſt die Atmoſphäre mit aufgewirbelten Schneeflocken und Eiskörnern erfüllt, ſo dicht, daß man kaum einige Schritte vor ſich hinſehen kann. Endlich ſauſt und raſt der Sturm in Stößen heran, hebt ganze Schneeberge weg, zerzauſt ſie und führt ſie, wie Wüſtenwinde den Sand, nach anderen Orten. Alles wird überſetzt, verweht, mit dem eiſigen Grabtuch bedeckt. Wehe den Proviant- oder Jagdkarawanen, welche von einem ſolchen Poudre-Sturm überraſcht werden! Das Atmen wird faſt unmöglich, die halberfrorenen Augenlider verſagen ihre Thätigkeit und ein eigentümlicher Schwindel oder Taumel erfaßt den Wanderer. Seine ganze Aufmerkſamkeit, ſein ganzes Streben muß darauf gerichtet ſein, Geſicht und Hände gegen das Erfrieren zu ſchützen, und ſelbſt wenn er genug Energie fände, ſein Augenmerk auf etwas anderes als ſein eigenes Ich zu wenden, auf ſeine Pferde, auf den Weg, den er zu verfolgen hat, es wäre ihm doch unmöglich bei dieſen anſtürmenden, blendenden Schnee- und Eismaſſen, irgendwelchen Erfolg zu haben. So leiſtet der Wanderer vielleicht ſtundenlang nur mehr paſſiven Widerſtand, bis er ſchließlich Gefahr läuft, den Kampf mit den Elementen ganz auf-

zugeben. Schreckliche Müdigkeit überfällt ihn. Ich erinnere mich an Augenblicke, wo ich all meine Habe mit Freuden hergegeben hätte, um mich nur für ein Viertelstündchen auf irgend eine Schneebank zur Seite des Weges hinlegen zu können. Und wäre ich allein gewesen, nichts hätte mich daran gehindert; denn die Müdigkeit erschien mir noch furchtbarer als der eisige Schneesturm, der um mich wehte. Aber wehe demjenigen, der in solchen Augenblicken den Widerstand aufgiebt! Er mag seinen Rosenkranz beten und nicht weiter an den nächsten Morgen denken; denn sein Schlaf wird ein langer sein. Viele, viele Opfer verlangt der kanadische Winter in Ost und West, und während in der Großstadt nach durchwachter Ballnacht irgend eine lustige Gesellschaft in glänzender Equipage nach Hause fährt, bescheint die Morgensonne draußen in der Schneewüste vielleicht ein paar menschliche Gestalten, anscheinend in ruhigem, friedlichem Schlafe hingestreckt, mit steifen, festgefrorenen Gliedern — das bißchen Leben vom Wirbelsturm fortgetrieben, die Körper kalt und hart, wie aus Granit gehauen.

16. Die oberen Seen und ihre Uferländer.

Auf ihrem Wege vom Ottawa-Flusse nach Winnipeg durchfährt die kanadische Pacific-Bahn die nördlichen Ufergebiete der zwei größten kanadischen Seen, des Huron- und des Obern Sees (Superior Lake). Wären diese Gebiete nicht gerade zwischen dem bewohntesten und fruchtbarsten Teile der Provinz Ontario und dem neu aufstrebenden Prairie-Gelände von Manitoba, auf der großen Route nach dem Stillen Ocean gelegen, sie hätten kaum jemals eine Eisenbahn kennen gelernt; denn das ganze Land zwischen dem Oberlaufe des Ottawa-Flusses und dem nördlich vom Obern See gelegenen großen Nepigon-See gehört zu den unwirtlichsten Gegenden des Kontinents. Die Gneis- und Granitfelsen der Laurentinischen Gebirge nehmen die ganze Strecke zwischen den oberen kanadischen Seen und der Hudsonsbai ein. Während sie sich gegen die letztere nur allmählich senken, zieht sich ihr höchster Rücken in einer Durchschnittshöhe von 600—900 m kaum 160 km längs der Norduser der kanadischen Seen hin; die Ufer fallen deshalb steil gegen die Seen und umspannen diese mit granitenen Klippenmauern, wie man sie in solcher Höhe und Wildheit kaum irgendwo mehr auf dem Festlande antrifft. Für uns Reisende auf unserer Fahrt nach den Prairien waren diese großartigen Gebirgslandschaften nach den flachen Waldeinöden des Ottawa-Thales von unwiderstehlichem Reize, aber sie bilden den Schrecken der Ansiedler wie der Eisenbahn-Ingenieure; die letzteren hatten hier längs der Ufer des Obern Sees eine Bahnstrecke zu erbauen, die an Kostspieligkeit sogar die Strecken über die Felsengebirge übertrifft.

Die Rauheit der Natur, die Unwirtlichkeit und Wildheit des Landes

überträgt ſich auch in ſüdlicher Richtung auf den Huron-See und den Obern See. Wohl iſt deren Waſſer klar, hellgrün und durchſichtig, ſo

Fig. 35. Hafen am Huron-See.

daß die Sonnenſtrahlen bei ruhigem Sommerwetter bis tief unter die Waſſerfläche eindringen; aber wehe den Schiffen, wenn die ſcharfen Nordweſtwinde

über die weiten Waſſerwüſten ſtreifen! Im Handumdrehen ſchwillt das Wellengekräuſel zu ſchäumenden Wogen an, wie ſie maſſiger und größer ſelbſt auf dem Ocean nicht zu finden ſind. Nirgends in Amerika iſt das Wetter launenhafter, raſcher wechſelnd, von einem Extrem zum andern überſpringend, als hier, im Herzen des Feſtlandes. Unter anderen Witterungsverhältniſſen wären dieſe Seen vielleicht zum Mittelpunkte des Verkehrs geworden, und Dutzende von Dampferlinien würden die Verbindung zwiſchen den einzelnen Häfen bewerkſtelligen; ſo aber hat man hier vor den Seefahrten eine gewaltige Angſt. Die Unwirtlichkeit der Ufergebiete und das elende, kalte, feuchte, neblige Klima ſetzt ſich auch jenſeits der kanadiſchen Seen auf den Gebieten der Unionsſtaaten Minneſota, Wiskonſin und Michigan fort, und auch die See-Ufer in den Vereinigten Staaten zählen zu den verlaſſenſten und am wenigſten beſiedelten Landesgebieten. Wären längs der Südufer des Obern Sees nicht große Eiſen- und Kupferlager entdeckt worden, denen eine ganze Anzahl von Minenſtädten, wie Marquette, Houghton, Aſhland u. ſ. w., ihr Entſtehen verdankt, ſo wären dieſelben ebenſo verlaſſen und unbewohnt wie die kanadiſchen Ufer.

Die Ausbeutung der Rieſenwälder zwiſchen dem Michigan- und dem Huron-See, welche die dort eingeſchobene Halbinſel Michigan bedecken, hat allerdings am Huron-See bedeutende Städte, wie Bay City und Saginaw, ins Leben gerufen; ebenſo hat die Nördliche Pacific-Bahn in der Stadt Duluth an der weſtlichſten Spitze des Obern Sees einen Getreide- und Holzhafen geſchaffen, der ſeit der Eröffnung der Bahn maßgebende Bedeutung erlangt hat; auf jenen indes, der nicht durch derlei Intereſſen an die See-Ufer gefeſſelt iſt, üben die genannten Städte keine Anziehungskraft. Ich habe dieſelben zu verſchiedenen Jahreszeiten, im Sommer wie im Winter, beſucht, aber ſelten dortſelbſt einen nebelfreien Tag erlebt. Marquette und die Minenſtädte der weit in den See vorſpringenden Kalumet-Halbinſel ſind faſt in ewigen Nebel gehüllt; iſt die Atmoſphäre einmal vollkommen klar, ſo währt dies nur auf Stunden. Eben ſo raſch, wie die glatte, ruhige Seefläche binnen kürzeſter Friſt zu haushohen Wellen aufgepeitſcht wird, kommen auch die Nebelwolken, kalt, weiß und undurchſichtig, herangeflogen und überdecken die ganze Küſte wie mit einer Baumwolldecke.

Der Perſonenverkehr zwiſchen den Häfen der beiden Seen iſt ſehr beſchränkt; wer immer in der Lage iſt, die teure Eiſenbahnreiſe zu beſtreiten, läßt ſich zur Seefahrt nicht leicht bewegen. Ich kann mich nicht entſinnen, auf einem Meere unangenehmere Fahrten zurückgelegt zu haben, als auf den oberen kanadiſchen Seen. Nirgends ſind auch im Verhältnis die Unglücksfälle ſo zahlreich; insbeſondere fordert jeder Winter ſeine großen, herzbrechenden Opfer. Erſt im vergangenen Herbſt (1886) ſcheiterte ein großer Paſſagierdampfer an den Klippen der Isle Royale und ging mit der Mehr-

zahl der Bemannung und der Paſſagiere unter. Die Bewohner der Uferländer hegen eine merkwürdige Abneigung und abergläubiſche Furcht vor dem großen,

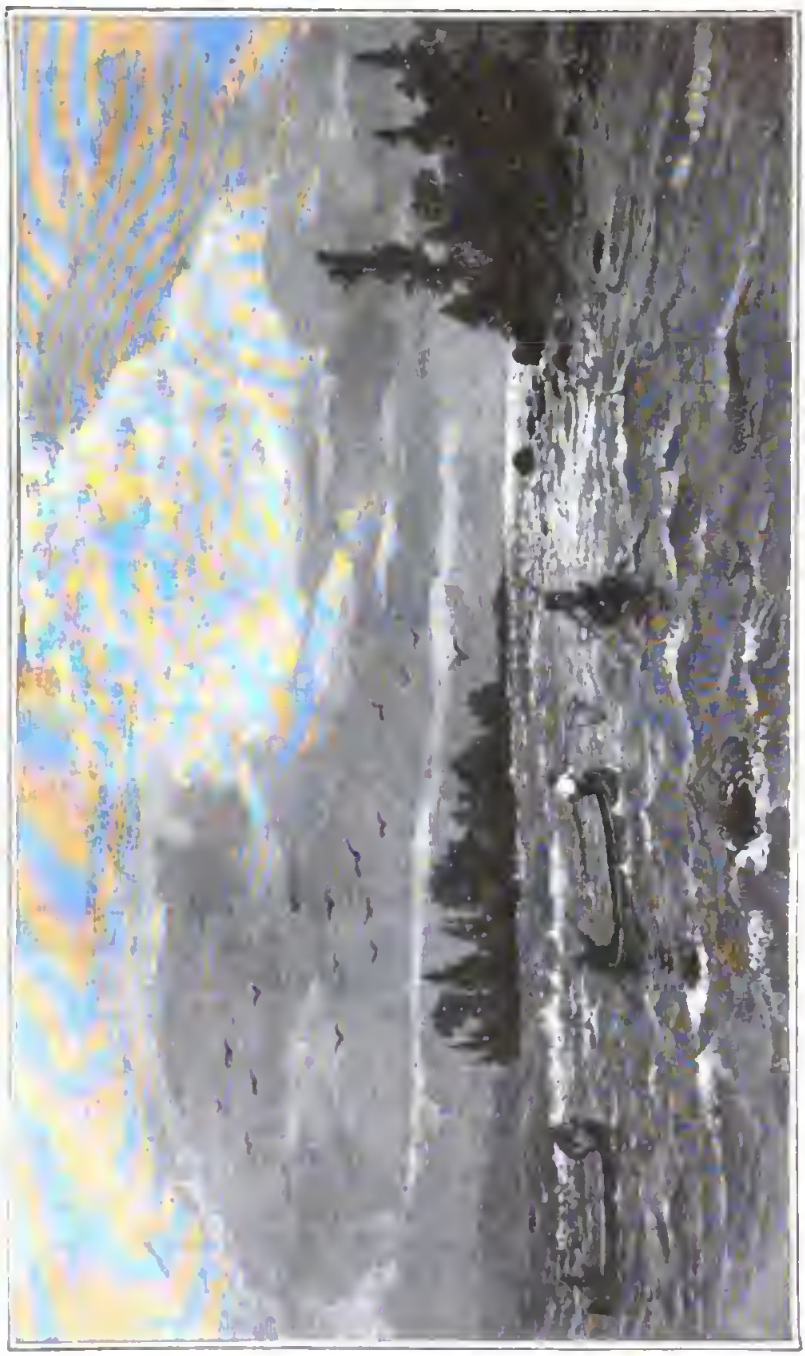


Fig. 36. Sault Ste. Marie.

tiefen Obern See, und ich muß offen geſtehen, auf keinem Meere habe ich mich ſelbſt ſo unbehaglich befunden, wie gerade hier.

Der Huron-See hat bevölkerte Ufer, und seine weite Fläche wird durch eine felsige Inselkette — das größte Glied derselben bildet die Manitoulin-Insel — in zwei Teile geteilt, deren nördlicher den Namen Georgian Bay führt. Aber dessenungeachtet wird der See ebenso ängstlich von Passagieren gemieden, wie sein Nachbar, der Obere See. Er umfaßt einen Flächenraum von etwa 57 000 qkm, so daß Königreiche wie Belgien und Holland in den Fluten versenkt werden könnten, ohne auch nur eine Spur zurückzulassen. Seine durchschnittliche Tiefe ist an 260 m, und da er über das Meeresniveau nur ca. 170 m erhaben ist, so liegen 90 m seines Inhaltes unterhalb des Meeresspiegels. Seine größte Tiefe beträgt 525 m. Gegen Westen verengt sich die weite Wasserfläche zu zwei Spitzen, von denen die südliche durch die Mackinaw-Straße mit dem großen Michigan-See, die nördliche durch den kataraktreichen Ste.-Marie-Fluß mit dem Obern See in Verbindung steht. Dieser Fluß bildet auch die Grenze nach den Vereinigten Staaten hin, ebenso sein südlicher Ausfluß, der St. Clair.

Die Schiffahrt zwischen dem Obern See und dem Huron-See wird durch die Stromschnellen des Ste.-Marie-Flusses, den berüchtigten Sault Ste. Marie, ungemein erschwert; es mußte deshalb zwischen den beiden Seen ein Schleusenkanal angelegt werden.

Der Spiegel des Obern Sees ist 15 m über jenem des Huron gelegen. Bei einer größten Länge von rund 580 km und einer Küstenausdehnung von 2400 km umfaßt der Obere See ein Areal von nahezu 83 000 qkm; er würde also, in das Herz von Europa verlegt, beispielsweise die ganze Schweiz und das südliche Drittel des Königreichs Bayern in einen See verwandeln. Seine durchschnittliche Tiefe beträgt über 300 m, und sein Grund liegt also an 115 m unter dem Meeresspiegel. Er empfängt den Zulauf von nahezu 200 Flüssen, von denen der bei Duluth mündende St. Louis River der bedeutendste ist; seine Quellen könnten als der eigentliche Ursprung des St. Lorenz gelten. Nimmt man die Wasserläufe zwischen dem Ursprung des St.-Louis-Flusses und der Mündung des St. Lorenz zusammen, so ergiebt sich eine Länge von ungefähr 5000 km.

Die kanadische Pacific-Bahn auf ihrem Wege von Ottawa nach Winnipeg verläßt den Ottawa-Strom, dessen Lauf sie auf mehr als 320 km aufwärts folgt, bei der Station Mattawa und tritt damit auch in das Gebiet der kanadischen Seen ein. Wie unbewohnt und verlassen dieser Teil Kanadas ist, geht schon aus der einzigen Thatsache hervor, daß wir auf unserer Fahrt von Pembroke am Ottawa-Fluß bis nach Winnipeg, das ist auf einer Strecke von mehr als 1900 km, nur zwei Ansiedelungen berührten, die Anspruch auf den Namen „Städte" erheben können, nämlich Port Arthur und Rat Portage. Zwischen Pembroke und Port Arthur durchfuhren wir ein Wald- und Felsengebiet von über 1200 km, das jeder Ansiedelung von auch nur 100 Seelen bar ist.

Das ſagt uns übrigens ſogar der amtliche Eiſenbahn-Fahrplan, der an einzelnen Hauptſtationen verteilt wird. In Amerika herrſcht nämlich die Sitte, auf dieſen Fahrplänen neben dem Namen der einzelnen Stationen auch die Einwohnerzahl anzugeben, und daß dieſe bei der bekannten Übertreibungs- und Beſchönigungsſucht der Amerikaner nie zu tief gegriffen iſt, kann man ſich wohl denken. Dort, wo nur einzelne Hütten, oder gar der Bahnhof allein, die Station bilden, ſteht an Stelle der Einwohnerzahl ein Kreuzchen. Auf dem Fahrplan der kanadiſchen Pacific-Bahn ſind nun zwiſchen Pembroke

Fig. 37. Nipiſſing-Indianer beim Ausbeſſern der Kanoes.

und Port Arthur nicht weniger als 54 Stationen namentlich angeführt, und alle ohne Ausnahme führen das verhängnisvolle Kreuzchen. Unter den Namen ſind zehn indianiſchen, acht franzöſiſchen und einer deutſchen Urſprungs; die übrigen Namen ſind engliſch, und es macht einen eigentümlichen Eindruck, neben dem indianiſchen Nemagoſenda oder Mekagama das engliſche poeſieloſe Jack Fiſh, Mark Stay oder Roß Port zu finden. Warum mußten die poetiſchen, klangreichen Indianernamen durch ſo banale engliſche erſetzt und mit ſolcher Rückſichtsloſigkeit die letzten Spuren der einſtigen Herren des Huronenlandes verwiſcht werden?

Das Land westlich des Ottawa ist auf viele Meilen eine Wüste mit gewaltigen Felsblöcken, untermischt mit spärlichem Strauchwerk und verkrüppeltem Baumwuchs, der in den Rissen und Spalten der Felstrümmer kaum hinreichende Nahrung findet. Je mehr wir uns der Georgian Bay und dem großen Nipissing-See näherten, desto besser wurde das Waldland; mit den größeren, mächtigeren Bäumen nahmen auch die Spuren menschlicher Kultur zu, wenn man elende Blockhäuser mitten im Urwald oder Holzschlägerhütten als solche überhaupt bezeichnen kann. In den ausgedehnten Urwäldern sind indessen doch viele Hundert kräftige Männer, zumeist Französisch-Kanadier, verteilt, welche mit dem Fällen und Behauen der Bäume ihren Lebensunterhalt erwerben. Im vergangenen Jahre wurden nicht weniger als 70 000 t Bauholz hier für den englischen Markt allein gefällt, die mittelst Eisenbahn nach dem Ottawa-Fluß gebracht wurden, um dort, zu Flößen gebunden, den Ottawa und den St. Lorenz hinab nach Montreal geflößt zu werden.

Die unter dem Namen North Bay bekannte Ansiedelung am nördlichen Ufer des romantisch gelegenen Nipissing-Sees verspricht zum Mittelpunkt und Hauptort der großen Waldregion zu werden, die sich zwischen dem Ottawa und der Georgian Bay ausdehnt und den seenreichen, malerischen Muskoka-Distrikt einschließt. Der Nipissing-See muß früher bedeutend größer gewesen sein; der einstige Seeboden ist dem Ackerbau so günstig, daß North Bay unter allen den jugendlichen Städten dieses Gebietes die größte Zukunft vor sich hat. Kurz nachdem wir North Bay mit seinen neuen, mitten unter Baumstümpfen gebauten Holzhütten verlassen hatten, durchfuhren wir die Reservation der Nipissing-Indianer. Federschmuck und Tomahawk sind längst verschwunden, selbst die altangestammten Wigwams haben Blockhäusern Platz gemacht. Meist träge, die Hände in den Taschen moderner Beintleider, lungern die Rothäute an der Station herum; sie scheinen sich wohl bewußt zu sein, daß sie bald in der ringsum wachsenden Flut der „weißen Kultur“ ertrinken werden. Beaucage, der alte Häuptling dieses Algonquin-Stammes, hat der Eisenbahnstation seinen Namen gegeben — sein Name wird in 20 Jahren wohl das einzige sein, was an die einstigen Herren dieser See-Ufer erinnert.

Vom frühen Morgen bis in die Nacht hinein und diese hindurch fuhren wir vom Nipissing-See aus nach dem Nordufer des Obern See durch ödes, unwirtliches, wenig Abwechslung aufweisendes Land mit zahllosen Wasserläufen, Seen und Sümpfen, welche von der Eisenbahn übersetzt werden. An manchen Stellen fuhren wir der Wasserscheide zwischen den kanadischen Seen und der Hudsons-Bai entlang, über Ströme weg, die zum Teil nach Süden, zum Teil nach Norden abflossen. Sie finden ihren Ursprung zumeist in ausgedehnten Sümpfen, auf deren Oberfläche verfaulte vegetabilische Stoffe, Baumstämme, Äste und Blätter, vielfach ineinander verschlungen,

Fig. 38. Fischerdorf im oberen Seengebiet.

eine Art schwimmender Inseln, sogenannte „Muskegs", gebildet haben; die Eisenbahn benutzt diese mitunter als Gelände für ihren Schienenweg. Wir konnten es wohl an dem Schwanken und Sinken unseres Zuges wahrnehmen, wann wir einen Muskeg passierten. Die Art und Weise, wie diese schwimmenden Inseln durch Piloten festgehalten und durch Auflegen von Ballast und Holzlagen gesenkt werden, ist recht merkwürdig; aber am merkwürdigsten auf der ganzen Linie ist wohl der lange, schmale „Straight Lake" (Gerader See), an welchem die Bahn auf Meilen entlang läuft. Es bot sich den Ingenieuren kein anderer Weg durch die Berge, als dem See entlang; nur war der See zu hoch gelegen, und die Steigung wäre zu steil geworden. Da halfen sie sich einfach dadurch, daß sie einen Abzugskanal gruben und den Seespiegel um $3^1/_2$ m senkten. Derart verminderten sie nicht nur die Steigung, sondern gewannen auch auf dem ehemaligen Seegrunde ein ebenes Bahnbett.

Erst bei der Station Penninsula haltend, erblickten wir am nächsten Morgen südlich, tief zu Füßen, die blaue, noch in Morgennebel gehüllte Wasserfläche des Obern Sees, dessen steilen, hohen, unbeschreiblich rauhen Felsenufern wir nun über 300 km folgten. Die Fluten des großen, im Winter ungemein stürmischen Sees haben in die Felsenkette tiefe Buchten und Fjorde gerissen, die Felsmauern unterwaschen und ein Stück Festland nach dem andern losgetrennt: hohe, steile, alles Pflanzenwuchses bare Felseninseln, die höchst malerisch den Uferklippen vorgelagert sind. Hunderte von Strömen, viele darunter die Abflüsse höher in den Bergen gelegener Seen, haben sich auf ihrem rasenden Laufe die Abhänge hinab tiefe, weite Schluchten durch die Basaltmauern der Ufer gerissen, und diese Mauern selbst steigen an manchen Stellen bis auf 350 m senkrecht über den See empor, während sie sich an manchen anderen auf kaum 30 m senken. Es ist einer der wildesten, kühnstgeformten Teile des ganzen Festlandes; die Schwierigkeiten dieses Höllenlandes besiegt zu haben, muß den Ingenieuren zu unvergänglicher Ehre gereichen. Es gab eben keinen andern, günstigern Weg, die Prairien des Westens mit dem besiedelten, fruchtbaren Thale des St. Lorenz zu verbinden. Die Bahnlinie ist hier eine ununterbrochene Folge von Tunnels und Brücken, Viadukten und Einschnitten, mit dem größten Kostenaufwand aus dem Basalt oder Granit herausgesprengt. Die Eisenbahn-Gesellschaft gab für Dynamit und anderes Sprengmaterial allein über zwei Millionen Dollars, *acht Millionen Mark*, aus. Die Kosten der Erbauung beliefen sich an manchen Strecken auf $^3/_4$ Million Dollars für die englische Meile. Die Fahrt längs der Norduser des Obern Sees erinnert in mancher Hinsicht an jene auf der Strecke zwischen Nizza und Savona, längs der Riviera, nur ist diese Riviera des amerikanischen Westens wilder, massiger und in ihrer Großartigkeit erdrückender. Unvergeßlich wird mir die Partie längs

der durch hohe, felſige Inſeln gegen den See abgeſperrten Nepigon-Bai bleiben, welche den Abfluß des großen Nepigon-Sees, den gleichnamigen Fluß, empfängt. Aber noch großartiger wird die Landſchaft bei der düſtern Donner-Bai, entſchieden der wildeſten, romantiſchſten Stelle längs der ſämtlichen Küſten der kanadiſchen Seen. Ein ſchmaler Felsrücken von nahezu 400 m Höhe ſpringt auf viele Meilen in den See vor, und ſeine ſenkrecht aus den Fluten emporſteigenden Baſaltſäulen tragen den Krater eines längſt erloſchenen Vulkans. Der Spitze des Felsrückens, dem Donner-Kap, gegenüber erhebt ſich aus der nahezu flachen Küſte ein Seitenſtück, der M'Kay-Felſen mit ſeinen Baſaltſäulen, auf etwa 370 m Höhe, der von den beiden eingeſchloſſenen Donner-Bai eine faſt ſenkrechte Stirne zeigend. Und zwiſchen den drohenden Felstürmen liegt, gerade in der Mitte der Einfahrt in die Donner-Bai, eine große Inſel, Pie Island, deren an ihrem obern Teile ſenkrecht emporſteigende Felſen über 300 m Höhe beſitzen. Dieſe großartigen Baſaltgruppen bleiben uns während der Fahrt längs der Donner-Bai lange in Sicht; der aufmerkſame Zugführer erzählte uns dabei von einer kleinen, hinter dem gewaltigen Donner-Kap verborgenen Inſel, Silver-Island (Silberinſel) genannt, die ein eigentümliches Denkmal blinder Gewinnſucht bildet. Die Silberinſel beſtand urſprünglich aus ein paar kleinen, nur wenige Meter über den See hervorragenden Felstrümmern. Durch Zufall wurde vor etwa zehn Jahren von einem „Proſpekter" eine fadendünne Silberader auf dieſen Felſen entdeckt. Er folgte ihrer Spur und fand ſchon in ſehr geringer Tiefe ein ungewöhnlich reiches Erzlager. Sofort hatte das Minenfieber die Bewohner der nahen Anſiedelungen erfaßt. Eine Geſellſchaft war bald gebildet, und man ging ernſtlich an die Ausbeutung der Mine. Die erſten Quarzmengen, große Trümmer, wurden dazu verwendet, um einen, man könnte ſagen, ſilbernen Schutzwall gegen die Fluten zu bilden, und was man innerhalb der folgenden Jahre aus den weit unter den Seeboden reichenden Stollen entnahm, ergab einen Wert von 3 Millionen Dollars. Aber faſt ebenſoviel Kapital mußte daran gewendet werden, um die Schächte und Stollen, nur durch eine dünne Kruſte von dem Seeboden getrennt, vor dem Einſturz und dem Verſchlingen durch die Fluten zu ſichern. Das den Minen entnommene Erz, Schutt und Abfall machten aus den wenigen über den Waſſerſpiegel emporragenden Felſen eine große Inſel, die heute umfangreiche Schmelz- und Stampfwerke, Maſchinenhäuſer und Wohnhütten trägt; aber ſie ſind verlaſſen und fallen in Ruinen. Die Erzlager unter der See ſind erſchöpft. Die reichſten Silberquarze ſind allerdings noch vorhanden, aber in grauſamer Ironie bilden ſie gerade die dünne Decke, welche den Seeboden trägt. Würden ſie von der Haue des Mineurs berührt, ſo würde die Flut alles unter Waſſer ſetzen und die Inſel verſchwinden, wie ſie entſtanden iſt.

Port Arthur liegt vor uns, die größte Stadt zwiſchen Ottawa und Winnipeg. An den maleriſchen Ufern der Donner-Bai, nahe der Mündung des durch herrliche Gebirgslandſchaften ſtrömenden Kaminiſtiquia-Fluſſes, erheben ſich mächtige Getreideſpeicher und Warenhäuſer, ſtrecken hölzerne Werften ihre Arme weit in die Bucht hinaus, dahinter etwa 1000 hölzerne Häuſer mit einer Einwohnerſchaft von 5000 Seelen, die ſich erſt ſeit drei oder vier Jahren hier mit dem ernſten Entſchluß zuſammengefunden hatten, aus Prince Arthur's Landing oder, wie ſie es kurzweg nennen, aus Port Arthur eine große Stadt und den Haupthafen des Obern Sees zu machen. Vor zehn Jahren gab es noch kaum zwei Häuſer hier; der Hauptort war damals die etwa $9^1/_2$ km weiter am Kaminiſtiquia gelegene Handelsniederlaſſung der Hudſonsbai-Geſellſchaft, Fort William, mit ein paar weißen Händlern und einem Zeltlager der Indianer. Als die Kunde vom Bau der kanadiſchen Pacific-Bahn in dieſes entlegene, abgeſchloſſene Fort drang, ſtiegen ſofort die Hoffnungen der Einwohner und machten ſie zu Städtegründern. Das Land rings um das Fort wurde in Straßen und Bauplätze abgeſteckt und, als die Bahn ſich näherte, um ungeheuerliche Preiſe feilgeboten. Das vertrieb jedoch die Bahn und die zugewanderten Anſiedler aus Fort William nach der „Landing". Eine Zeitlang herrſchte zwiſchen dem Fort und der Landing (Landungsſtelle) gewaltige, halsbrecheriſche Rivalität, und es war nicht klug, in der einen „Stadt" günſtig über die andere zu ſprechen. Aber in zwei Jahren war Fort William in den Schatten gedrängt, Arthur's Landing hatte es überflügelt und war zur „Stadt" geworden. Die Eiſenbahn-Geſellſchaft wollte es mit Fort William indeſſen nicht ganz verderben und verteilte gleichmäßig ihre Gnaden — ſie ließ in beiden Städten Getreideſpeicher, Warenlager u. ſ. w. errichten, und beide Städte ſind deshalb auch gewachſen, obſchon Port Arthur weitaus die bedeutendere iſt. Ein ähnlicher Wettſtreit ſpielte ſich faſt gleichzeitig weiter weſtlich, am weſtlichſten Zipfel des Obern Sees, ab. Dort liegen Duluth und Superior City. Beide warben um die Gunſt, die Hafenſtädte und Endpunkte der großen Nördlichen Pacific-Eiſenbahn zu werden. Lange ſchwankte die Wahl zwiſchen beiden, die Preiſe der Bauplätze ſtiegen und fielen wie das Queckſilber im April, bis endlich Duluth den Sieg errang. Aber wie die Bewohner von Superior City, ſo ſind auch die von Fort William ſtarrköpfig: ſie hielten an ihrer Städtegründung ſo zäh feſt, daß ſie die ſchlimmſten Kriſen überſtanden haben und ruhiger in die Zukunft blicken können.

II.

Die Hudsonsbai-Länder.

17. Das Gebiet der Hudsonsbai.

Wohl kein Binnenmeer des Erdballs hat längs seiner Küsten und auf mehr als 1000 km landeinwärts nach allen Richtungen hin so wenig Kultur aufzuweisen, wie die Hudsonsbai. Sie ist mit ihren Uferländern etwa eine zehnmal vergrößerte Ausgabe des Weißen Meeres im nördlichen Rußland, aber trotz des vergrößerten Maßstabes noch viel weniger besiedelt und unwirtlicher als dieses: gegen Osten zwischen ihr und dem Atlantischen Ocean die an Größe ganz Mitteleuropa gleiche Halbinsel Labrador mit den traurigen Einöden des Rupertslandes; gegen Süden zwischen ihr und den oberen kanadischen Seen nichts als Urwald und nackte Felsgebiete; gegen Westen auf fast 1000 km im Umkreis bis an die Ufer des Winnipeg und des Athabaska-Sees Steppenland, unterbrochen von sandigen, steinigen Einöden, weiten Wäldern und Seen; gegen Norden endlich die vollständig toten Küstenländer des arktischen Oceans.

Von den Felsengebirgen im Westen des Kontinents senken sich die ausgedehnten Steppen Kanadas allmählich gegen die Hudsonsbai zu, ebenso fällt das Land von der Wasserscheide nördlich der oberen Seen und den Laurentinischen Bergketten Labradors gegen die Hudsonsbai, so daß diese die tiefste Stelle eines seichten Trichters von weit über 3000 km oberem Durchmesser und durchschnittlich etwa 600 m Tiefe einnimmt. Diesem konzentrischen Abfalle des Landes gegen die Hudsonsbai entsprechend, empfängt diese auch die von allen Richtungen konzentrisch auf sie zulaufenden Abflüsse des Hudsonsbai-Beckens, und merkwürdigerweise stehen sämtliche Flußläufe nahezu rechtwinkelig zu den Küsten der Hudsonsbai — eine Erscheinung, wie sie sonst nirgends so ausgesprochen sich äußert.

Den Mittelpunkt des großen Prairie-, Steppen- und Waldgebietes zwischen der Hudsonsbai und den Felsengebirgen bildet der große Winnipeg-See. Seine Uferländer sind die fruchtbarsten und bestbesiedelten des ganzen Gebietes und unter dem Namen „Manitoba" von der kanadischen Regierung zu einer eigenen, selbständigen Provinz erhoben.

Wie die Hudſonsbai die Flußläufe des ganzen weiten Gebietes öſtlich der Felſengebirge empfängt, ſo nimmt der Winnipeg-See die ſämtlichen Waſſerläufe des ſüdlichen Drittels in ſich auf, um ſie dann, zu einem einzigen gewaltigen Strom vereinigt, der Hudſonsbai zuzuſenden. Vom Süden her führt der „Red River des Nordens" ſeine ſchmutzigroten, lehmigen Fluten, den Abfluß des großen Seenbeckens von Minneſota, durch eines der fruchtbarſten und geſegnetſten Alluvialgebiete Amerikas dem Winnipeg-See zu und trübt deſſen Waſſer, weshalb die Indianer dem See den Namen „Winnipeg" (ſchmutziges Waſſer) gaben. Der See ſelbſt iſt 188 m über dem Meeresſpiegel gelegen und umfaßt bei einer größten Länge von circa 450 km und einer größten Breite von circa 95 km einen Flächenraum von 22 000 qkm; er iſt alſo einer der bedeutendſten Seen des Feſtlandes. Seine Zuflüſſe haben ein Stromgebiet von über 1 000 000 qkm. Vom Oſten her nimmt der Winnipeg-See den waſſerreichen Abfluß der großen Seenplatte des Waldſees (Lake of the Wood) auf, der unter dem Namen Winnipeg-Fluß während ſeines kurzen Laufes von circa 260 km 105 m Gefälle beſitzt. Nördlich vom Winnipeg-Fluß entleeren die zahlreichen Seen des großenteils noch unerforſchten und gänzlich unbeſiedelten Kewateen ihr Überſchußwaſſer in den Winnipeg-See; unter den Flußläufen, die ſie hier bilden, ſind der Barens- und der Pike-Fluß die bedeutendſten. Ebenſo mächtig iſt der Zuſtrom aus den Prairien des Weſtens: zunächſt der 650 km lange Aſſiniboine, welcher ſich in den Unterlauf des Red River (Roten Fluſſes) ergießt, dann ſein großer Zwillingsfluß, der Saskatſchewan, der aus zwei Quellen den Felſengebirgen entſtrömt und auf ſeinem 2400 km langen Laufe ein Stromgebiet von beinahe 350 000 qkm beherrſcht. Sein Name bedeutet in der Sprache der Cree-Indianer „Raſche Strömung".

Weſtlich vom großen Winnipeg-See, parallel zu dieſem und nur einige 90 km davon entfernt, liegen zwei andere große Seen, welche ihr Überſchußwaſſer gleichfalls dem Winnipeg-See zuſenden. Der entferntere Winnipegoſis-See, der bei einer Länge von 190 km und einer größten Breite von 40 km ein Gebiet von circa 5200 qkm umfaßt, ergießt ſich durch den Waſſerhuhn-Fluß in den etwa 6 m tiefer gelegenen, nur wenige Meilen entfernten, an Ausdehnung ihm nahezu gleichen Manitoba-See. Durch den Dauphin-Fluß ſtehen dieſe beiden Seen mit dem Winnipeg-See in Verbindung.

All dieſe gewaltigen Waſſermaſſen, welche der verhältnismäßig ſeichte Winnipeg-See aufnimmt — ſeine größte Tiefe iſt 20 m —, ſendet er, zu dem großen Nelſon-Fluß vereint, nach der 580 km entfernten Hudſonsbai. Obſchon wenig bekannt und wenig genannt, iſt der Nelſon doch einer der mächtigſten Ströme der Erde: ſein Stromgebiet gleicht an Ausdehnung jenem des St. Lorenz. Da er doch nur als die nördliche Fortſetzung des Roten Fluſſes betrachtet werden kann, ſo beträgt ſeine Geſamtlänge eigentlich

über 1900 km, und auch die Wassermassen, welche er vom Winnipeg-See aus in seinem vielfach von Kanälen gespaltenen und von Seen unterbrochenen Laufe der Hudsonsbai zuführt, sind nicht viel geringer, als jene des St. Lorenz.

Nördlich vom Nelson, kaum 160 km von ihm entfernt, führt dessen Zwillingsstrom, der ebenso mächtige Churchill-Fluß, ungeheure Wassermengen der Hudsonsbai zu. Seine Quellen liegen gleich jenen des Saskatschewan in den östlichen Vorbergen der Felsengebirge, nur führt er in seinem Oberlaufe bis zu dem eigentümlichen Seenbette an der Nordgrenze des Distriktes Saskatschewan den Namen Biber-Fluß, und das wohl mit Recht; denn in seinen Zuflüssen hausen noch immer viele Tausende von Bibern. In seinem Mittellaufe fließt er in gerader östlicher Richtung und verbindet eine so große Menge von Seen, daß er auf der Karte wie eine Perlenschnur aussieht. Nachdem er den Abfluß des großen Renntier- und des Wollastone-Sees aufgenommen, wendet er sich nach Nordosten und verliert nunmehr vollständig den Charakter eines Flusses; in solcher Zahl folgen jetzt Seen der verschiedensten Formen und Größen aufeinander, daß sie als ein einziger, Hunderte von Kilometer langer und einige Kilometer breiter See betrachtet werden können. Erst in seinem Unterlaufe, 160 km von der Mündung in die Hudsonsbai, wird er wieder zu einem wasserreichen, reißenden, von Katarakten unterbrochenen Strome, das würdige Seitenstück des Nelson.

Neben den Stromgebieten des Nelson und des Churchill ist jenes des Mackenzie das bedeutendste des großen Nordwestens; nur gehört der Mackenzie nicht mehr der Hudsonsbai an, und reicht bloß mit seinem Quellgebiet in den Bereich der Distrikte Saskatschewan und Athabaska. Dort kommen die Zwillingsflüsse, der Athabaska und der Friedens-Fluß, vom Ostabhang der Felsengebirge und nehmen kurz vor ihrer Vereinigung den Abfluß des großen Athabaska-Sees in sich auf. Zu Einem Flusse vereinigt, eilen sie unter dem Namen Sklaven-Fluß in den ausgedehnten Sklaven-See, dessen Ausfluß erst unter dem Namen Mackenzie bekannt ist. Beiläufig in der Mitte seines nahezu 1600 km langen Laufes vom Sklaven-See nach dem nördlichen Eismeere nimmt er den Ausfluß des Großen Bären-Sees in sich auf. Trotz der Verschiedenheit der Namen sind die Quellen des Friedens-Flusses in Britisch Kolumbien als die Quellen des Mackenzie zu betrachten, und dergestalt wird er auch zu einem der größten und mächtigsten Ströme der Erde: einstweilen ist sein mittleres und unteres Stromgebiet wohl jeder Besiedelung, überhaupt jeder Verwertung von seiten der Menschen, entrückt.

Auch die Gebiete des mittlern und des untern Nelson wie des Churchill sind unwirtliches Land: Tausende und aber Tausende von Quadratkilometer Sümpfe, Felsplatten, Sandboden, an vereinzelten Stellen bewaldet und wohl auch von Prairie-Boden unterbrochen. Die Flüsse sind der Dampfschiffahrt nicht zugänglich; denn in fast sämtlichen stellen sich zahl-

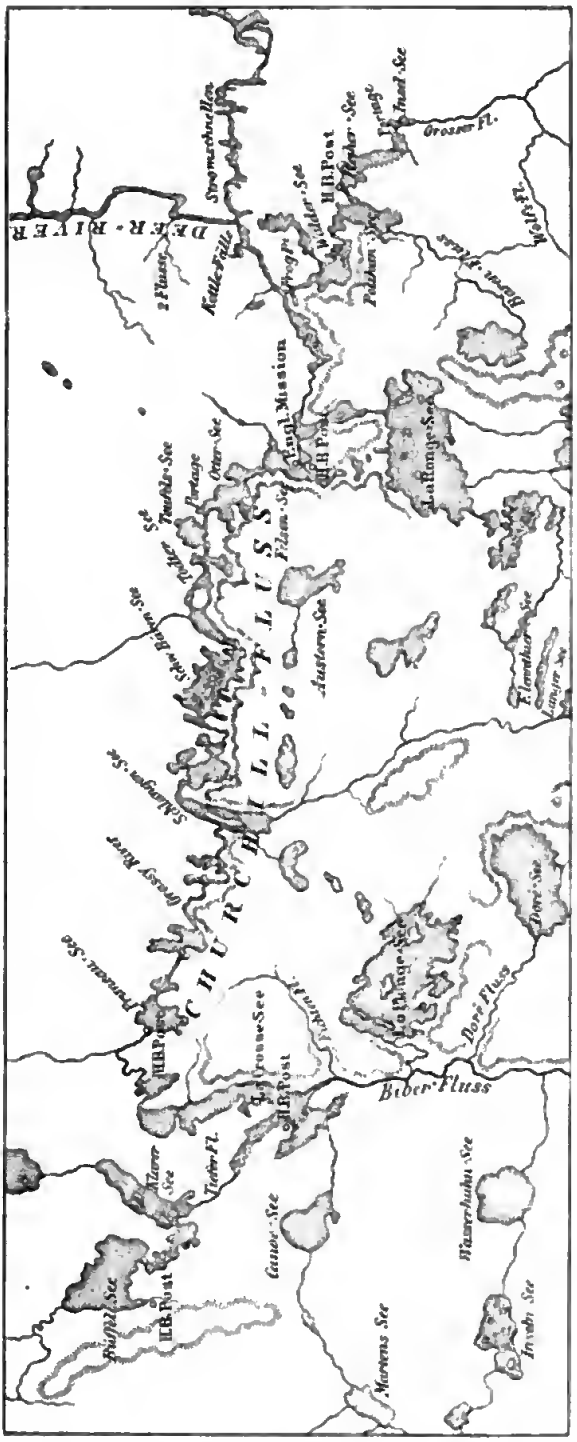


Fig. 39. Mittellauf des Churchill-Fluſſes.

reiche Waſſerfälle und Stromſchnellen derſelben entgegen. Aber auch den Frachtkanoes der Hudſonsbai-Geſellſchaft begegnen überall dieſe Verkehrshinderniſſe, ſo daß auf den großen Frachtfahrten der „Voyageurs“ zur Verproviantierung der vielen über das „große, einſame Land“ zerſtreuten Handelsforts Dutzende von „Portages“ gemacht, d. h. die Waren ausgeladen und Stück für Stück um die Stromſchnellen herum nach dem nächſten Fahrwaſſer geſchafft werden müſſen. Allerdings wiſſen die halbindianiſchen „Voyageurs“ die Waſſerläufe ungemein geſchickt zu benützen, und häufig ziehen ſie die kleinen Flußläufe den großen Strömen vor. So weichen ſie beiſpielsweiſe der anſcheinend nächſten und bequemſten Route von Winnipeg nach Fort York an der Hudſonsbai, alſo dem Nelſon-Fluſſe, aus und reiſen mit ihren Kanoe-Flottillen auf Seitenwegen nach der Hudſonsbai und zurück. Die jetzige Hauptroute dieſer Karawanen führt von der wichtigen Faktorei Norway Houſe am Winnipeg-See durch ein vielfach gekrümmtes, von Seen

unterbrochenes Flußnetz zum Orford House, einer Faktorei an dem gleichnamigen See, und von dort mittelst einiger Portages nach dem Hayes-Fluß, dessen Mündung ganz nahe bei jener des Nelson gelegen ist.

Die Unschiffbarkeit der beiden Hauptflüsse der Hudsonsbai-Länder hat deren Aufschließung und Nutzbarmachung ungemein verzögert. Wären sie schiffbar gewesen, Manitoba und die fruchtbaren Prairie-Länder Kanadas wären vielleicht schon zu Beginn dieses Jahrhunderts der Besiedelung eröffnet worden und hätten den amerikanischen Prairien darin den Vorrang abgelaufen. Die Zugeknöpftheit und Geheimthuerei der konservativen Hudsonsbai-Gesellschaft hätte dem Einwandererstrom keine wirksame Schranke entgegengesetzt, das Monopol der einflußreichen Gesellschaft wäre ein halbes Jahrhundert früher gebrochen worden, und die Route Liverpool-Winnipeg via Hudsonsbai hätte sich zu einer lebhaften Weltverkehrslinie — allerdings nur während der Sommermonate jedes Jahres — entwickelt. Was die Natur hier für den Verkehr zu thun versäumt hat, das soll in nächster Zeit durch Menschenhand nachgeholt werden. Man hat die Absicht, von Winnipeg aus längs der Westküste des Winnipeg-Sees und weiterhin südlich des Nelson-Flusses nach dem Haupthafen der Hudsonsbai, Fort York, eine Eisenbahn zu bauen und dadurch den landwirtschaftlichen und anderen Erzeugnissen der kanadischen Prairie-Länder einen billigen Weg auf den englischen Weltmarkt zu eröffnen. Die Gesellschaft hatte jedoch bisher vielfach mit dem systematischen Widerstand der kanadischen Pacific-Bahn zu kämpfen. Diese letztere wollte die Konzessionen an sich reißen und den Bau der Hudsonsbai-Bahn dann überhaupt fallen lassen, um sich damit nicht eine westöstliche Konkurrenzlinie zu schaffen und den Verkehr von Montreal und Quebec nicht in andere, die nördlichen, Bahnen zu lenken. Aber man ist neuerdings in Kanada fest entschlossen, die Hudsonsbai-Bahn bald in Angriff zu nehmen, zumal sie gerade so wie die kanadische Pacific-Bahn der englischen Regierung für „Imperial Purposes" (Reichszwecke), d. h. mit Rücksicht auf den großen Kolonialbesitz, wichtige Dienste leisten könnte.

Aus den weiten unwirtlichen Hudsonsbai-Ländern hat die kanadische Regierung die schönsten und fruchtbarsten Teile bereits herausgeschachtelt und als Nordwestterritorium nur mehr die unbrauchbaren Ländereien, allerdings noch mehr als $2^1/_2$ Millionen qkm groß, zurückgelassen. So entstand die Provinz Manitoba, deren rasch emporstrebende Hauptstadt Winnipeg wohl zur Metropole der kanadischen Prairien werden wird: die nördlichste jener langen Reihe ähnlich gelegener Amerikanerstädte, die mit Galveston und Neu-Orleans anfängt und mit St. Paul und dem jungen Fargo an der Ostgrenze von Dakota aufhört. Westlich von Manitoba wurden die Stromgebiete des Assiniboine- und des Saskatschewan-Flusses zu eigenen Distrikten abgegrenzt; weiterhin, längs des Ostabfalls der Felsengebirge, liegt der

Diſtrikt Alberta und nördlich davon der Diſtrikt Athabaska. „Dieſes Verfahren iſt die einfache Wiederholung jenes, das man auch in den Vereinigten Staaten gelegentlich der Aufſchließung der großen Prairien weſtlich vom Miſſiſſippi angewendet hat. Wie dort, ſo ſind auch in Kanada die öſtlichen Provinzen von natürlichen Grenzen eingefaßt, während die weſtlichen Territorien ebenſo geradlinig abgegrenzt wurden, wie etwa Kanſas oder Nebraska oder Montana.

Die hauptſächlichſten Einwohner der vier Nordweſt-Diſtrikte Aſſiniboia, Athabaska, Saskatſchewan und Alberta waren und ſind noch immer der Zahl nach die Indianer, welche jedoch in einer Reihe von Verträgen oder „Treaties" — im ganzen ſieben — alle ihre Anſprüche auf die Ländereien ſüdlich des Churchill- und des Nelſon-Fluſſes an die kanadiſche Regierung abgetreten und ſich nur kleine, über die ganzen Prairien zerſtreute Gebiete vorbehalten haben. Jeder einzelne Stamm hat ſeine eigene Reſervation oder gar mehrere Reſervationen; die einzigen Rothäute, welche noch bis 1880 keine Verträge mit der Regierung abgeſchloſſen hatten, waren die von den Vereinigten Staaten herübergekommenen Sioux. Die „Treaty Indians", d. h. die kanadiſchen Indianer, welche ſich auf Reſervationen befinden, erhalten als Gegenleiſtung für die abgetretenen Ländereien eine jährliche Geldunterſtützung von fünf Dollars für den Kopf, Frauen und Kinder eingerechnet, dazu Vieh, Ackerbauwerkzeuge, Pulver und Blei. Ferner haben ſie das Recht, in dem ganzen Territorium, mit Ausnahme der von Weißen nicht beſetzten Gebiete, frei zu fiſchen und zu jagen. Die ganze nördliche Hälfte Kanadas, vom Churchill-Fluß nordwärts, iſt noch unbeſtrittenes Eigentum der dort ſeßhaften Indianerſtämme.

18. Die kanadiſchen Indianer und ihre Lebensweiſe.

Während die Indianer der Vereinigten Staaten ſeit einer Reihe von Jahrzehnten in faſt ununterbrochenen Aufſtänden und Kriegen gegen die Weißen begriffen waren und auch heute noch bald im fernſten Nordoſten, bald in den Felſengebirgen oder in den mexikaniſchen Grenzländern der andringenden Civiliſation verzweifelten Widerſtand entgegenſetzen, hat man von den kanadiſchen Indianern bis auf die jüngſte Zeit nur wenig zu hören bekommen. Zu den Zeiten des franzöſiſch-engliſchen Krieges im vorigen Jahrhundert ſpielten die „ſechs Nationen", insbeſondere die Irokeſen und die Huronen, eine bedeutende Rolle. Aber dieſe iſt längſt ausgeſpielt: die mächtigen, volkreichen „ſechs Nationen" ſind in alle Winde zerſtreut, und aus den wilden, tapferen Irokeſen ſind friedliche Ackerbauer geworden, welche einzelne Länderſtriche am untern St.-Lorenz-Strom, in der Nähe von Montreal und Quebec, bewohnen [1].

[1] Die letzten Abkömmlinge der Huronen, etwa 200 an der Zahl, wohnen auf

Wie in den Vereinigten Staaten, ſo ſind auch in den kanadiſchen Provinzen Ihrer Majeſtät die Prairien und Felſengebirge das Hauptgebiet der Indianer, ja ſie bilden hier einen viel wichtigern und einflußreichern Faktor, als in dem großen Nachbarlande. Während die Viertelmillion Indianer der Union auf Reſervationen untergebracht iſt, oder doch nur einen verſchwindenden Bruchteil der weißen Millionen-Bevölkerung bildet, leben von den 120 000 kanadiſchen Indianern nur etwa 20 000 in feſten Anſiedelungen. Der große Reſt ſind Jäger, Nomaden, Wilde in mancher Beziehung des Wortes. Dazu kommt, daß ihr mehr als 3 Millionen Quadratkilometer umfaſſendes Gebiet in dem großen einſamen Nordweſten des Kontinents nur von etwa der doppelten Zahl Weißer bewohnt wird.

Man begegnet ihnen deshalb auch überall: auf den großen Verkehrsſtraßen und in den Städten, in den ausgedehnten Wäldern und Prairien, dort ziemlich harmlos, hier immerhin noch recht gefährlich. Nach der Hauptſtadt Winnipeg kommen ſie nur mehr im Gefolge der Weißen, als Angeſtellte der Hudſonsbai-Geſellſchaft, Trapper, Jäger, Kutſcher oder „Voyageurs" — Berufsarten, in welchen ſie von jeher unerreicht waren und heute noch unentbehrlich ſind. Um die Indianer jedoch noch in ihrem vollſtändig wilden Zuſtande, ja beinahe noch in der gleichen Verfaſſung zu ſehen, wie ſie vor der Berührung mit den Weißen geweſen, muß man über Winnipeg hinaus, den Aſſiniboine-Strom aufwärts, weiter nach Weſten wandern. Dort, an den Oberläufen des Aſſiniboine und des Saskatſchewan, in den Prairien nördlich von Dakota, iſt das heute noch von Weißen wenig berührte Tummelfeld der tapferſten und wildeſten Indianerſtämme, der Piegans, Blut-Indianer, Sioux, Gros-Ventres (Dickbäuche) und vor allem der Blackfeet oder Schwarzfüße, welche noch vor einem Jahre den Kriegspfad gegen die Kanadier beſchritten hatten. Innerhalb ihrer Jagdgründe, die allein Hunderttauſende von Quadratkilometer umfaſſen, wird man wenige Anſiedelungen der Weißen finden; ja ſelbſt die Hudſonsbai-Geſellſchaft, welche ihre Forts in den entlegenſten, unwirtlichſten Gegenden Kanadas zerſtreut hat und mit den übrigen Indianerſtämmen in gutem, faſt freundſchaftlichem Einvernehmen ſteht, konnte hier keinen feſten Fuß faſſen. Als ich im Jahre 1883 auf der eben vollendeten Strecke der kanadiſchen Pacific-Eiſenbahn bis gegen das ſchon im Gebiete der Blackfeet gelegene Regina fuhr, gewahrte ich allerdings einige eben entſtandene Anſiedelungen unternehmender, tollkühner Schotten

einer kleinen Reſervation, Jeune Lorette bei Quebec, und nähren ſich friedlich von Ackerbau und der Anfertigung von Mokaſſins und anderen Indianer-Artikeln. Die Irokeſen bewohnen zwei Dörfer am mittlern St. Lorenz, Caughuawaga und Sault St. Louis, und ſind ebenfalls zu friedlichen Ackerbauern, Fiſchern und Handlangern geworden. Sie haben ihre Kirchen, Miſſionsanſtalten und Schulen und bringen ſich kümmerlich, aber immerhin ſelbſtändig fort, an Zahl weder zu- noch abnehmend.

Fig. 40. Indianer und Mischlinge im Lager.

und Halfbreeds oder Miſchlinge; aber die Bauart der Häuſer und die Lage der Anſiedelungen ſelbſt ließen auf die gefährliche Nachbarſchaft ſchließen. Heute führt die Eiſenbahn bereits mitten durch das Indianergebiet bis an die Felſengebirge, ohne jedoch die Verhältniſſe beſonders geändert zu haben. Ihr Einfluß erſtreckt ſich nur auf die unmittelbar an der Bahnlinie gelegenen Strecken. Weiter hinaus herrſchen dieſelben Zuſtände, wie vor hundert Jahren. Die Blackfeet leben in ewigem Krieg mit den anderen Stämmen, aber dieſer Krieg übt auf die Stärke und Macht der Indianer höchſtens inſofern Einfluß, als ſie dadurch nur noch wilder, grauſamer und tapferer werden. Es iſt ein Irrtum, zu glauben, die Stämme des Nordweſtens würden ſich gegenſeitig durch die beſtändigen Unruhen, Kriege, das erſchöpfende, unſtäte Leben aufreiben, oder ſie würden numeriſch abnehmen. Im Gegenteile — ihre Zahl ſcheint zu keiner Zeit weſentlich größer geweſen zu ſein. Gegen Norden und Oſten hin haben die Blackfeet fortwährende Einfälle ihrer Todfeinde, der Crees, zurückzuſchlagen; im Süden und Weſten ſind es die Kootanais und Flatheads (Flachköpfe), im Südweſten verurſachen ihnen die Aſſiniboines u. a. unausgeſetzte Händel. Die Urſache dieſer durch Generationen fortgeſetzten Fehden ſind zumeiſt gegenſeitige Diebſtähle. Wie die Tuaregs in den afrikaniſchen Wüſten, ſo beſtehlen und berauben ſie einander, wo ſie nur immer können, ſchneiden ihren gefallenen Gegnern die Skalpe ab und machen die gefangenen Squaws zu Sklaven. Sie ſind von derſelben Raſſe wie die in den Vereinigten Staaten hauſenden Gros-Ventres und die Chippewyans hoch im Norden, am Athabaska-See; aber die gemeinſchaftliche Abſtammung hindert ſie nicht, einander bis zur Vernichtung zu bekriegen. Unter die Blackfeet werden auch die zwiſchen dem Saskatſchewan und dem Aſſiniboine umherziehenden heidniſchen Sarſies, die Blut-Indianer und die Piegans gerechnet, im ganzen ein Volk von etwa 15 000 Seelen. Wenn ihre Zahl ſich zeitweilig vermindert, ſo liegt die Urſache weniger in den Kriegen als in den ſchrecklichen Epidemieen, hauptſächlich den Blattern, welche in manchen Jahren furchtbar unter ihnen wüten.

Diejenigen, welche ich Gelegenheit hatte zu ſehen, zeichneten ſich durch große, kräftige, wohl proportionierte Körpergeſtalt und intelligente Geſichtszüge vor den Indianern anderer Stämme, beſonders vor den ſüdlichen Apachen, Navajocs und Utes aus. Ihre Augen waren klar, von durchdringendem Blick, ihre Backenknochen weniger ſtark hervortretend, die Lippen dünner, die Naſe ſchöner gewölbt als bei anderen Stämmen. Ihr Anzug war von jenem der übrigen Prairie-Indianer wenig verſchieden: Hemden aus Büffelleder, mit Glasperlen-Stickereien und Lederſtriemen reich beſetzt; weit die Schenkel hinaufreichende Gamaſchen, perlenbeſetzte Mokaſſins, reicher Federſchmuck in den Haaren und vorzüglich gegerbte, weiche Büffelhäute über den Schultern. Die Squaws ſind von den immer weiter um ſich greifenden

Moden der Weißen noch nicht beeinflußt worden, wie beispielsweise die „Damen“ der Sioux, der Pottawatamies oder Komanches. Sie kennen noch kein Mieder, keine Strümpfe, keine Federhüte. Ihre Tracht ist noch immer der kurze, schmutziggelbe Leder-Unterrock, den ein breiter, mit Messingknöpfen besetzter Gürtel um die Hüften festhält. Die Füße und Beine sind im Sommer bloß, im Winter durch lederne Gamaschen oder „Leggins“ bekleidet, an deren Seiten schmale Lederstreifchen, der beliebteste Aufputz der Indianer, in großer Fülle herabhängen; die schwarzen, glänzenden Haare fallen in reichen Flechten über den Rücken. Der einzige Toilette-Artikel der Schwarzfuß-Indianerin, welchen sie mit ihrer weißen Schwester jenseits des großen Wassers gemeinschaftlich hat, ist die Schminke. Sie wird hier in den Prairien allerdings nicht in denselben zarten Tönen, gedämpft durch Puder, aufgetragen; aber es wäre doch nicht uninteressant, zu erfahren, welche der Evatöchter die Schminke der andern abgelauscht — ob die rothäutige der bleichgesichtigen oder umgekehrt. Krieger wie Squaws beschmieren sich Wangen, Stirne und Nasenrücken mit dem grellsten Zinnober. Ich habe diese sonderbare Gesichtszierde hier wie unter den Felsengebirgsstämmen in Kolorado und bei den Pueblo-Indianern in Neu-Mexiko und Arizona wahrgenommen, selbst bei solchen, welche heute in täglichem Umgang mit den Weißen stehen und von ihnen häufig auf das Unschöne und Lächerliche dieser Mode aufmerksam gemacht werden. Die als eine Art Malteser-mantel getragenen Büffelhäute wurden stets von den Weibern in unübertrefflicher Weise gegerbt und mit rohen Figuren bemalt. Heute ist diese Kunst im Abnehmen begriffen. Die „Blankets“, gewöhnliche baumwollene Decken von grellroter oder blauer Farbe, werden ihnen von den „Traders“ zu so billigem Preis geliefert, daß sie immer mehr die schönen, weichen Büffelfelle verdrängen. Ich war selbst noch so glücklich, zwei derartige Felle gegen meine eigene Reisedecke und etwa ein Pfund Thee und Zucker — das Lieblingsgetränk der Indianer — umzutauschen. Indessen richtet sich die Gattung und Quantität der Bekleidung auch bei den Blackfeet vollständig nach der Jahreszeit, und die geschilderte Tracht gilt mehr für die Wintermonate, während in den heißen Sommermonaten die ganze Bekleidung in einem dünnen, ledernen „Azain“ oder Lendenschurz besteht. Dann ist allerdings der nackte Körper mit allerhand grotesken Malereien, hauptsächlich in Hochrot oder Gelb, bedeckt.

Die Blackfeet zerfallen in fünf verschiedene, eng miteinander verbrüderte Stämme und diese wieder in mehrere Banden, deren jede ihren eigenen Häuptling besitzt. Aber ein Oberhaupt sämtlicher Stämme giebt es nicht. In jedem Stamme, in jeder Bande ist der Häuptling die Exekutivgewalt, der Vollstrecker des Volkswillens, wie er sich in dem Rate der Krieger und Ältesten äußert. Für denjenigen, der eine oder die andere Sprache der Rothäute versteht, — und sie ist nicht schwer zu erlernen — sind diese

Ratsverſammlungen oder „Pau-Waus“ ſehr anziehend. Die Indianer ſind vorzügliche Redner und bereiten ſich für ihre Reden ebenſo ſorgfältig vor, wie es nur irgend ein Reichstagsabgeordneter thun kann. Der Flug ihrer Gedanken iſt unbegrenzt wie die Prairie, in welcher ſie umherſchwärmen, ihre Worte ſind das getreue Echo der umgebenden Natur. Die Indianerſprachen ſind durchſchnittlich ſo wortarm, daß ſie, um zartere Formen oder politiſche Feinheiten auszudrücken, zu Vergleichen aus der Natur Zuflucht nehmen. Für die vielen durch die Weißen unter ihnen neu eingeführten Begriffe haben ſie ganz eigentümliche beſchreibende Namen. Eine Flinte iſt beiſpielsweiſe ein „Ding zum Schießen“, ein Glas ein „Ding zum Trinken“. Beim Sprechen und beſonders beim Erzählen von Begebenheiten begleiten ſie die Worte durch draſtiſche, bezeichnende Gebärden und Bewegungen, ſo daß ſelbſt der der Sprache Unkundige den Inhalt der Erzählung unſchwer erraten kann. Dieſe bei den Indianern höchſt entwickelte Gebärdenſprache dient auch als Verſtändigungsmittel unter den verſchieden ſprechenden Stämmen. Gewiſſe gemeingültige Zeichen ſind über die ganzen, über anderthalb Millionen Quadratkilometer ausgedehnten Prairien bekannt, und ſoweit eben das Auge reichen kann, wird ein Indianer den andern, auch wenn er einem fremden Stamme angehört, von dem Nahen eines oder mehrerer Büffel, der Zahl und Stärke weißer Trapper oder ſonſt dergleichen verſtändigen können.

Die Häuptlinge der „Blackfeet“ werden gewöhnlich unter den tapferſten und weiſeſten Männern des Stammes erwählt, doch kommt es auch vor, daß ſie dieſe Würde von ihrem Vater ererben. Aber ihre Herrſchaft ſtützt ſich einfach auf den Volkswillen, „von Gottes Gnaden“ weiß der Indianer nichts. Hat ſich das Volk über die Wahl eines Häuptlings geeinigt, ſo überläßt es demſelben auch willig die Herrſchaft. Ungehorſam gegenüber ſeinen Befehlen würde die Todesſtrafe nach ſich ziehen. Er iſt im Kriege Oberbefehlshaber des „Heeres“ und beſitzt auch im Frieden großen Einfluß auf die Entſchließungen im Volksrate, weshalb ſich die kanadiſche Regierung dieſe Indianer-Durchlauchten in der Regel durch Geſchenke von Pferden, Gewehren u. dgl. zu guten Freunden macht. Die Blackfeet erhalten von der Regierung eine Unterſtützung von ich glaube 5 Dollars für das Jahr und den Kopf, ſowie Werkzeuge, Decken, in beſonders ſtrengen Wintern auch Lebensmittel.

Die zahlreichen katholiſchen, Methodiſten-, Baptiſten- und Quäker-Miſſionäre, welche ganz Kanada durchziehen und in jeder Anſiedelung, jedem „hunting camp“ (Jagdlager) zu finden ſind, haben bei den Blackfeet keine beſonderen Erfolge aufzuweiſen. Dieſe ſind Erzheiden geblieben, abergläubiſch, durch ihre dem Fetiſchdienſt huldigenden Medizinmänner geleitet; aber doch glauben ſie an einen guten und einen böſen Gott und an die Unſterblichkeit der Seele. Nur können ſie ſich den Begriff der Seele nicht recht klar machen

ſie verwechſeln dieſelbe häufig mit dem Körper. Mit den anderen Prairie-Indianern glauben ſie, daß ſie in derſelben Verfaſſung, in welcher ſie aus dem Leben ſcheiden, auch in die ewigen Jagdgründe gelangen. Ein Blinder oder Lahmer iſt demnach auch im Jenſeits blind oder lahm. Aus dieſer Urſache iſt ihnen auch nichts daran gelegen, wenn ſie im Kampfe in der Blüte und Kraft ihres Lebens erliegen, weil ſie dann in Ewigkeit jung und kräftig bleiben. Es iſt dies eine Haupttriebfeder für ihre Tapferkeit und Tollkühnheit.

Damit die wackeren Krieger im Jenſeits auch ihre Waffen und Pferde zum Jagen haben, werden die Waffen des Verſtorbenen zu der in den beſten Kriegsſchmuck gekleideten Leiche gelegt, die Lieblingspferde jedoch erſchoſſen und neben ihrem Herrn beigeſetzt. Die Leichen ſelbſt werden entweder in ſitzender Stellung in einem Zelt oder einem kleinen Blockhaus untergebracht, die Waffen, Bogen, Pfeile, Flinte und Schild, an der Außenwand aufgehängt. Die beliebteſte Beſtattungsart der Blackfeet iſt die Beiſetzung auf hohen Gerüſten, außer dem Bereiche der Wölfe und Koyoten, die zur Nachtzeit mit den trauernden Squaws und Verwandten um die Wette heulen.

Ein eigentümlicher Gebrauch herrſcht hier beim Tod eines Kindes. Kaum hat ſich die Nachricht hiervon im Lager verbreitet, ſo ſtürzen auch ſchon ſämtliche Bewohner desſelben herbei und berauben das Zelt der unglücklichen Eltern ſeines geſamten Inhalts, ſelbſt die Kleidungsſtücke nicht ausgenommen. Deshalb ſchaffen die Eltern, ſobald der Medizinmann den nahen Tod eines Kindes verkündet, gewöhnlich im geheimen ihre wertvollſte Habe beiſeite.

Und wertvollere Habe beſitzen die Blackfeet in viel ausgedehnterem Maße als irgend ein anderer amerikaniſcher Indianerſtamm. Während die bettelhaften Crees und Crows, Zigeunern gleich in zerlumpte Kleidungsſtücke der Weißen gehüllt, einen Cylinder oder Militärtſchako auf dem Kopf, in elenden, durchlöcherten Leinwandzelten wohnend, einen ebenſo traurigen als lächerlichen Anblick darbieten, iſt bei den Blackfeet und den zu dieſen gehörigen Blood- und Piegan-Indianern bis auf die jüngſte Zeit alles rein indianiſchen Urſprungs geweſen, die Zelte wie deren Einrichtungen zeugen von Wohlſtand und Lebenskraft. Geräumig und ſpitz zulaufend, ſind dieſelben — hier Moyas genannt — mit zahlreichen Büffelfellen bekleidet, welche mit verſchiedenen Tier-Emblemen, Adlern, Schlangen, Elenntieren und Büffeln, übermalt ſind. Die Moyas der Häuptlinge ſind etwa $4^1/_2$ m hoch und an der Grundlinie von ebenſo großem Durchmeſſer. In „Red Jacket“, einer kleinen Anſiedelung in Aſſiniboia, ſah ich eines von zwölf langen Zeltſtangen getragen, die indeſſen noch weit über die Spitze hervorſtanden und ein kleines, ſegelartiges Stück Fell trugen, wahrſcheinlich um die obere Öffnung für den Rauchdurchzug gegen den Wind zu ſchützen. Der Eingang wurde durch ein kleines,

mit Pelzen verhängtes Loch in der Zeltwand, etwa 30 cm über dem Boden, gebildet. Im Innern lagen längs des ganzen Umkreiſes Pelze und gegerbte Häute aufgeſchichtet, in der Mitte brannte auf dem bloßen Boden ein von Steinen umgebenes Feuer. Die einzelnen Lagerſtätten der Familienmitglieder waren durch Binſen- und Weidengeflechte voneinander geſchieden. Dem Eingang gegenüber geſtattete eine kleine Öffnung am Boden den Zutritt friſcher Luft. Davor befand ſich ein Verſchlag aus Flechtwerk, in welchem Sättel, Zaunzeug, Waffen, wertvolle Tierfelle und Kleidungsſtücke, ſowie der phantaſtiſche Kriegsſchmuck des Häuptlings aufgeſchichtet lagen. Die ſorgſamſte Pflege ſchien dieſer ſeiner ſchönen Pfeifenſammlung zu widmen, Pfeifen in allen möglichen Formen und Größen, durchwegs aus rotem Speckſtein geſchnitten und mit Federſchmuck wie Perlenſtickereien verſehen, die in einer Reihe neben ſeinem Lager aufgeſtellt waren. Die Blackfeet, wie überhaupt die kanadiſchen Indianer, rauchen teils zur Erſparnis, teils aus Neigung, nicht reinen Tabak, ſondern miſchen ſolchen gewöhnlich mit der gleichen Menge zerkleinerter Weidenrinde oder auch mit Salbeiblättern, deren Genuß jedoch vielfach Hals- und Lungenkrankheiten mit ſich bringen ſoll. Das den Indianern eigentümliche trockene kurze Hüſteln wird dem Rauchen des Salbei zugeſchrieben.

In ihrem kriegeriſchen, würdevollen Weſen und ihrer vielbewährten Tapferkeit zeichnen ſich die Blackfeet vor allen anderen Stämmen, ſelbſt die Sioux nicht ausgenommen, beſonders aus, und es iſt nur zu bedauern, daß die Habſucht und die Übervorteilungen, welchen ſie von ſeiten der amerikaniſchen Händler ausgeſetzt waren, ſie aus warmen Freunden in grauſame, blutdürſtige Todfeinde der Weißen verwandelt haben. Hätte ſich die Hudſonsbai-Geſellſchaft von Anfang an des Handels mit den Blackfeet bemächtigen können, wie ſie es bei allen anderen kanadiſchen Stämmen gethan, ſo wäre das Unheil abgewendet worden. Allein der Grenzſtreitigkeiten mit den Vereinigten Staaten halber überließ ſie die Blackfeet den gewiſſenloſen, betrügeriſchen Yankee-Traders aus Dakota und Montana, und dieſe rohen, gewöhnlich der rächenden Hand des Geſetzes entſprungenen „Outlaws" waren natürlich kaum dazu geeignet, bei den Blackfeet Vertrauen zur weißen Raſſe zu erwecken. Erſt in allerjüngſter Zeit wurden im Gebiete der Blackfeet kanadiſche Handelsſtationen und Militärforts errichtet, wie z. B. Milk River Poſt, Eaſtend Poſt, Medicine Hat, Indian Head u. ſ. w. Aber bis dahin war der nächſte Handelspoſten der Hudſonsbai-Geſellſchaft das an den Ausläufern der Felſengebirge, nahe dem Urſprung des nördlichen Saskatſchewan gelegene Rocky Mountain Houſe. Dieſes verſah auch die Blackfeet und andere Indianerſtämme des fernen Nordoſtens mit ihren Lebensbedürfniſſen; aber da jene dort weder Kriegswaffen noch das leidenſchaftlich begehrte „Feuerwaſſer" erhalten konnten, bevorzugten ſie gewöhnlich die amerikaniſchen Traders

jenseits der Grenze. Erst seitdem dieser Posten durch die berittenen Gendarmen der „Mounted-police“ aufgehoben ist, wird Rocky Mountain House wiederum durch die Besuche der Blackfeet beglückt.

Rocky Mountain House gleicht in seinem Aussehen und seinen Anlagen mehr einer Festung als einer Faktorei. Palissaden, Wassergräben, Zugbrücken, Fallthüren, Gitter und Schießscharten, sowie eine ständige Besatzung deuten zur Genüge die Gattung Leute an, mit welchen es die Hudsonsbai-Gesellschaft hier zu thun hat. Man darf allerdings nicht vergessen, daß dieser Posten mitten im Gebiete vieler feindlicher Indianerstämme, Hunderte von Meilen von den nächsten weißen Posten entfernt und somit durchaus auf die eigene Wachsamkeit und Stärke angewiesen ist. Ein Besuch der Blackfeet in Rocky Mountain House ist also eher mit einem feindlichen Überfall zu vergleichen, darum bereitet man sich hinter den Palissadenmauern auch dementsprechend vor. Haben die Indianer auf ihren Jagdzügen hinreichende Mengen Pelze und Felle erbeutet, um sie in der Faktorei gegen ihre Bedürfnisse einzutauschen, so werden zwei oder drei schlaue, tollkühne „Scouts“ oder Vorreiter vorausgesandt, um zunächst auszukundschaften, ob nicht etwa zur gleichen Zeit andere Indianer, hauptsächlich ihre Todfeinde, die Crees und Assiniboines, in der Faktorei sind, dann auch, um den Beamten die Menge und Gattung der einzutauschenden Felle, sowie ihre eigenen Bedürfnisse anzuzeigen, damit man sich in der Faktorei beizeiten auf den Besuch vorbereiten könne. Diese Kundschafter bleiben gewöhnlich mehrere Tage im Fort als Gäste der Beamten. Man bewirtet sie, macht ihnen Geschenke und kundschaftet sich gegenseitig über alles Wissenswerte aus. Kehren die Scouts endlich zu ihrem Stamm zurück, so wird das Fort über Hals und Kopf in Verteidigungszustand gesetzt — Schlösser und Gitter werden geprüft, Gewehre und Revolver neben die Schießscharten gelegt, die Warenlager auf alle erdenkliche Weise wider einen Überfall gesichert. In dem eigentlichen Kaufladen wird die Menge der aufgestapelten Waren auf ein möglichst geringes Maß beschränkt, um die Habgier der kauflustigen Indianer nicht übermäßig zu reizen. Mit welcher Vorsicht man bei dem bevorstehenden Tauschhandel zu Werke geht, läßt sich schon aus der Anordnung der einzelnen Räumlichkeiten eines solchen „Trading Fort“ entnehmen. Von der äußern Palissadenpforte führt ein langer, schmaler Gang nach dem sogenannten Indian Room, einem fensterlosen, aus schweren Palissaden gezimmerten Verschlage, von diesem dann eine leicht zuschiebbare, gepanzerte Thüre nach einem zweiten engen Durchgang, durch welchen die einzeln hintereinander marschierenden Indianer erst in den „Trading Store“ (den Kaufladen) gelangen. Aber auch dieser ist durch einen schweren, vom Boden bis zur Decke reichenden Verschlag in zwei Hälften geschieden, die eine für den Händler und die Waren, die andere für die Indianer. Ein kleines, vergittertes Fenster gewährt gerade

Digitized by Google

hinreichenden Raum, um ein Fell, eine Decke oder ſonſt einen Kaufartikel hindurchzulaſſen. Dieſe Vorſicht war notwendig, da ſich die Indianer erfahrungsgemäß ſtets an die Händler herandrängten, alles in die Hände nahmen, genau unterſuchten und dann, wahrſcheinlich aus reiner Vergeßlichkeit? mit den Waren das Weite ſuchten, ohne zu bezahlen. Zuweilen ſuchteln ſie auch in der Aufregung mit dem Revolver oder dem Tomahawk, deshalb ſtecken in den oberhalb des Indian Room und des Trading Store befindlichen Schießſcharten während des ganzen Vorganges ein paar Gewehrläufe mit einigen guten Schützen dahinter.

Am Tage des Beſuches ſelbſt zeigt den Händlern eine dichte Staubwolke am Horizont das Kommen der Indianer an, und bald entpuppen ſich daraus die einzelnen maleriſchen Figuren der Reiter, in voller Kriegsrüſtung, da ſie jeden Augenblick einen Überfall von ſeiten der Crees oder der Aſſiniboines befürchten können. Die Squaws und Papooſes (Kinder) folgen im Nachtrab und behüten die vor „Travailles" geſpannten zahlreichen Ponies. Die Travaille iſt das Fuhrwerk der Indianer: zwei lange, elaſtiſche Stangen, die unter einem ſpitzen Winkel gegen vorne zulaufen und dort mit ihren Enden auf dem Sattel des Zugtieres — Pferd oder Hund — aufliegen, während die hintern, divergierenden Enden auf dem Boden ſchleifen; in der Mitte ſind ſie durch zwei oder drei Querſtücke miteinander verbunden. Auf dieſe Bahre werden die zu transportierenden Laſten geſchnürt. Sind die Indianer bei dem Fort angelangt, dann ſtellen ſie Wachen aus; die Zelte werden errichtet, die Waren abgeladen und geſchlichtet, die zum Tauſch beſtimmten Ponies eingefangen und in Korrals (Einzäunungen) untergebracht. Die Ponies der Blackfeet werden allgemein als die beſten und kräftigſten unter allen Prairie-Pferden gerühmt, und es mag wohl ihrethalben ſein, daß die benachbarten Indianerſtämme ſo häufig den Kriegspfad gegen die Blackfeet betreten.

Nach den vorerwähnten Vorbereitungen zieht der ganze Stamm, mit Ausnahme der Wachen, nach dem Fort. Krieger wie Squaws ſind in ihre „Sonntagskleider" gehüllt, über und über mit Farbe beſchmiert und mit Perlen-, Muſchel- und Federſchmuck grotesk aufgeputzt. Nahe am Eingange zum Fort wird die maleriſche Bande von deſſen Befehlshaber begrüßt. Der Häuptling und die „big guno" oder Älteſten des Stammes ſtellen ſich in einen Halbkreis zuſammen, und der „Pan-Wan" beginnt. Eine Unzahl Reden wird nun vom Stapel gelaſſen, jeder einzelne Krieger ſchildert dem Händler in weitſchweifiger, blumenreicher Sprache, wie ſehr er die weiße Raſſe und ihn insbeſondere liebt, wie uneigennützig er ihm ſeine ganze Habe ſchenken würde u. ſ. w. Nach ſtundenlangem Palaver bezeigt der Häuptling ſeine Freundſchaft für den Händler dadurch, daß er ihm einige Ponies, oder Felle, Leder, „Pemmikan" (getrocknetes Büffelfleiſch) oder dergleichen zum Geſchenke

macht. Das iſt nun alles ſehr ſchön, hat aber ſein entſchiedenes Häkchen. Nicht daß er es ähnlich machen würde, wie jener Mexikaner, der mir im vergangenen Jahre (1886) in Puebla ein paar prachtvolle Piſtolen, ein vollſtändig geſatteltes Reitpferd und anderes zum Geſchenke machte und nach echt ſpaniſcher Manier drei Stunden darauf alles wieder vergeſſen hatte: der Indianer meint es mit ſeinen Geſchenken ernſt, nur erwartet er ein Gegengeſchenk von drei- und vierfachem Werte. Das wird ihm denn auch ſtets in Geſtalt von zinnoberroten Decken, Stoffen, Perlen, Zucker, Thee u. dgl. zu teil; denn es iſt im Indianerlande gut, den Häuptling auf ſeiner Seite zu haben, gerade ſo, wie ich es unter den Arabern in Afrika nur zu häufig erfahren habe.

Endlich werden die Indianer eingelaſſen. Kaum ſind zwei mit ihren Fellen und Häuten in den engen Durchgang eingetreten, ſo wird die Thüre hinter ihnen zugeſchoben. Durch das oben geſchilderte Labyrinth gelangen ſie zuletzt zu dem Warenlager und tauſchen Stück für Stück ihrer Felle gegen Decken, Schießbedarf, Lebensmittel, Hausgeräte u. dgl. um. Man darf jedoch nicht glauben, daß es bei dieſem Tauſchhandel irgendwie willkürlich zuginge. Im Gegenteil, jeder Artikel hat ſeinen feſten, beſtimmten Preis, gerade ſo wie bei uns in Europa; nur wird hier der Preis nicht nach Mark oder Schilling, ſondern nach Biberfellen berechnet. Das Biberfell iſt heute noch in vielen Indianergebieten Kanadas die Münzeinheit, obſchon der Biber ſelbſt bei weitem nicht mehr ſo zahlreich vorhanden iſt, wie vor 30, 40 Jahren. Das Fell eines Büffels iſt 6, das eines Marders 2, das eines Silberfuchſes 20 Biberfelle wert; ein Pony koſtet 50, eine Pferdedecke 10, ein Theekeſſel 5 Biberfelle u. ſ. w. Auf dieſer Grundlage wird der Tauſchhandel vollzogen. In manchen Forts erhalten die Indianer für ihre Jagdhäute vom Händler eine Anzahl Stäbchen, deren jedes ein Biberfell vertritt; mit dieſen zahlen ſie dann die von ihnen gekauften Waren, ſo daß ihnen die Rechnung ziemlich leicht wird. Die Hudſonsbai-Geſellſchaft beherrſcht auch heute noch den ganzen Handel im Nordweſten, obſchon ſie ihr Privilegium längſt an die kanadiſche Regierung verkauft hat. Ihre Angeſtellten ſind allgemein bekannt wegen ihrer Ehrlichkeit und der durchwegs ſoliden Art ihres Verkehrs mit den Indianern, ſo daß dieſe für ihre Waren in der That den vollen Wert erhalten. Früher allerdings, als noch Feuerwaſſer an die Indianer verkauft werden durfte, war es anders, und mit Grauen erzählen die alten „Voyageurs" und Pelzhändler von den Schreckensſcenen, welche ſich unter den betrunkenen Indianern innerhalb des Forts abſpielten. Für eine Flaſche Rum konnten ſie ihre ganze Habe, Waffen, Zelte, Ponies, ja ihre eigenen Kleidungsſtücke hergeben; der Beſuch der Indianer im Fort artete bald in eine wilde Orgie aus und endigte ſchließlich blutig. Noch heute zeigt man in manchem Fort als Erinnerung an ſolche

Fig. 41. Das Fest des weißen Hundes.

Beſuche zahlreiche Kugellöcher und Tomahawk-Einſchnitte in den Wänden, die gewiß nicht für dieſe beſtimmt waren.

Überhaupt ſcheint die Civiliſation der Weißen bei den Indianern nicht viel weiter gekommen zu ſein, als bis zur Bewaffnung. Bogen und Pfeil und demzufolge auch Schilde ſind nahezu gänzlich durch Schießwaffen verdrängt worden. Das Hauptbeſtreben der Indianer ging darauf aus, ſich von den amerikaniſchen Schleichhändlern gute Wincheſter- und Remington-Gewehre, Revolver und Piſtolen zu erhandeln, mit denen ſie heute ebenſo gut und ſicher umzugehen wiſſen wie einſtens mit Bogen und Pfeil. Ihre Medizintänze, Feſtlichkeiten und Exercitien zeigen, daß ſie bei ihren alt-angeſtammten Sitten und Gebräuchen ſtandhaft beharren und von Chriſtentum und Kultur eben nur ſoviel annehmen, als ſich mit ihren eigenen Zwecken vereinbaren läßt. Sie ſind, ſoweit ich ſie kennen gelernt habe, Barbaren geblieben in der vollſten Bedeutung des Wortes. Das beweiſen namentlich ihre heute noch üblichen Sonnentänze und Hundefeſte. Die letzteren werden alljährlich einmal an den Hauptſammelplätzen gefeiert, wo die Indianer ſich während des Sommers entweder zum Fiſchfang oder zum Empfang ihrer Unterſtützungen einfinden. Eine Hauptrolle ſpielt dabei der Medizinmann der Bande in ſeiner gewohnten Gravität. Den Mittelpunkt bildet ein womöglich weißer Hund, der geſchlachtet und gemeinſchaftlich verſpeiſt wird, — daher auch der Name: Feſt des weißen Hundes.

Die Kraft der Crees und Crows, der Blackfeet und Sioux iſt noch lange nicht gebrochen, und viel Blut wird noch fließen, bevor die weiten Prairien am Aſſiniboine und am Saskatſchewan von der Kultur der Weißen ganz beherrſcht ſein werden. Jetzt iſt es allerdings ein beliebtes und begreifliches Mittel der Auswanderer-Agenten, die Indianer-Unruhen Kanadas, ja die Indianer ſelbſt totzuſchweigen. Es wurden mir Bücher und Broſchüren über Kanada zugeſandt, in welchen das Wort „Indianer" überhaupt gar nicht vorkommt, oder der Indianer doch als ein harmloſes, gutherziges Weſen dargeſtellt wird. Alles nur, um ſoviel Einwanderer als möglich heranzulocken. Solch milde, harmloſe Indianer giebt es in Kanada allerdings, aber nicht in den Flußgebieten des Saskatſchewan und des Aſſiniboine: ihr Aufenthalt ſind die Provinzen Ottawa und Kewateen, vielleicht auch die Gegenden um den Winnipeg-See. Weit im hohen Norden, unter den Indianern am Mackenzie-Fluß, am Wollaſton und Athabaska, findet man ſogar noch ganze Stämme, deren Ehrlichkeit von alters her ſprichwörtlich iſt: einfach, weil ſie nicht in Berührung mit den Weißen kommen und kaum Gelegenheit finden, nicht ehrlich zu ſein. Dort oben, viele Hundert Meilen weit von jeder Anſiedelung der Weißen entfernt, im Gebiete des achtmonatigen Winters, kann die Hudſonsbai-Geſellſchaft begreiflicherweiſe keine ſtändigen Handelspoſten unterhalten. Sie läßt dafür von Zeit zu Zeit an beſtimmten

Orten in ihren Blockhäuſern die unter den Indianern gebräuchlichſten Waren aufſtapeln. Die Indianer beſuchen zeitweilig dieſe verlaſſenen Poſten, legen daſelbſt ihre Pelze und Felle nieder, nehmen den entſprechenden Wert an Decken und Proviſion, und verſchließen beim Verlaſſen wieder den Eingang gegen die wilden Tiere. Ein derartiger Vorgang iſt wohl unter den tagsüber vereinſamten Zeitungsſtänden der Rue Rivoli in Paris denkbar, aber daß er ſich in ſolchem Umfange in den Einöden Kanadas wiederholt, das zeugt nicht nur von der großen Unbefangenheit und angeſtammten Gutherzigkeit der noch im Urzuſtande lebenden Indianer, ſondern beweiſt uns auch, wenn wir mit dieſen die im Verkehr mit den Weißen lebenden grauſamen und blutdürſtigen Indianer weiter ſüdlich vergleichen, wie weit die Weißen es dort mit ihrer Kultur gebracht haben.

Die Verderbnis früherer tapferer Indianerſtämme läßt ſich in den weſtlichen Gebieten Kanadas in nahezu jedem „Winterkamp", in den Trapper- und Jägerlagern, wahrnehmen. Die maleriſchen indianiſchen Vagabunden, zerſtreuten, in ihrer Kraft und ihrem Widerſtand gebrochenen Stämmen angehörig, bilden ſozuſagen den Troß der Jäger, unverkennbar durch ihr ſcheues, ernſtes Weſen, ihre zerlumpte Umhüllung, ihre Unterwürfigkeit dem Weißen gegenüber. Sie ziehen mit ihren „Tepees" (Zelten), ihren Familien, Ponies und Hunden bandenweiſe in den weiten Einöden und Wäldern nördlich des Winnipeg-Sees umher und ſchließen ſich den weißen Jägern in der Regel nur an, wenn ſie dieſe mit Korn, Lebensmitteln und Munition reichlich verſehen wiſſen. Die Erfahrung hat ſie gelehrt, daß ein ſolches Lager das Muſter einer Kommuniſtengemeinde iſt. Die ganze Habe, ob ſie nun urſprünglich Weißen oder Miſchlingen angehört, iſt allen Mitgliedern des Lagers zu gleichen Teilen eigen. Gehen nach monatelangen Streifzügen die Lebensmittel aus, iſt Hunger und Entbehrung ins Lager gezogen, ſo ſchließen ſich die Leutchen nur noch enger aneinander an. Wird endlich ein Büffel oder ein Bär erlegt, ſo wird die Beute vom ganzen Lager geteilt; ja auch der Fremde, gleichviel ob Indianer oder Weißer, erhält ſeinen Anteil. Den Indianerbanden jener Gegenden iſt es heute, wo Büffel und Wild immer ſeltener werden, viel leichter, hinreichend Lebensmittel bei ihrem weißen oder halbblütigen Bruder zu erbetteln, als ihren Bedarf ſelbſt zu erjagen. Stoßen ſie auf ein „Winterkamp", ſo ſchlagen ſie ſofort irgendwo in der Nähe ihre Zelte auf und lungern dann ernſt und ſtill in den einzelnen Zelten der Weißen umher, bis man ſich ihrer erbarmt und ihnen ein Stück Pemmikan oder Brot zuwirft. Die Rothäute ſcheinen ebenſo wenig wie die Hunde das Bewußtſein zu haben, daß ſie ſtören, wenn ſie verſtohlen in irgend ein Zelt oder ſelbſt ein Haus ſchleichen und, nachdem ſie allen Inſaſſen ſtillſchweigend die Hände geſchüttelt, ſich in einen Winkel auf den Boden kauern, um ſtundenlang ſitzen zu bleiben. Zu jeder Zeit des Tages oder

der Nacht hat man den Beſuch dieſer Hungerleider zu gewärtigen. Bei Mahlzeiten werden ſie nicht etwa um Nahrung für ſich betteln, ſelbſt wenn ihnen der Magen vor Hunger knurren ſollte, die Indianer-Etikette verbietet dies: ſie werden ruhig warten, bis man ihnen etwas anbietet. Dann erſt beginnen die Jeremiaden von den Entbehrungen und dem Darben der Squaws und der Papooſes, von den tagelangen Reiſen ohne irgend welche Lebensmittel. Findet der Indianer bei einem oder dem andern Jäger Rum oder Whisky, ſo wird er ſofort mit ein paar Fellen angelaufen kommen und dieſe gegen ein Fläſchchen Feuerwaſſer umtauſchen. Geringe Mengen reichen hin, um ihn ganz toll zu machen. Er wird aber doch ſo lange trinken und ſeinen Genoſſen zu trinken geben, bis das letzte Tröpfchen vertilgt iſt. Auch dann noch wird er heißes Waſſer in das Blechgefäß gießen und trinken, um wenigſtens noch das leichte Aroma des geliebten Feuerwaſſers zu genießen.

Die Indianerlager in den kanadiſchen Wäldern gleichen einander bis in die kleinſten Einzelheiten. Ausgehungerte, räudige Köter jeden Alters und jeder Größe lungern um die Tepees. Auf den Baumäſten rings herum, aber hoch genug, daß ſie von Hunden oder Wölfen nicht erreicht werden können, hängen Fleiſchſtreifen, Zaumzeug, Sättel und Geſchirr, Schneeſchuhe und Kleidungsſtücke. Im Zelte ſelbſt drängen ſich ein halbes Dutzend oder gar ein Dutzend Perſonen um das Feuer in der Mitte; darüber, nahe der Spitze, ſind Fleiſchſtreifen zum Räuchern aufgehängt. Fette, ſchmierige Kinder ſpielen mit den in jedem Zelte anzutreffenden jungen Hündchen, trinken mit dieſen aus derſelben Schüſſel oder ſchlafen auf den Fellen, die Squaws, in kaum glaublicher Bekleidung, kochen oder flicken. Häufig trifft man in dieſen Zelten auch einen Miſſionär dieſer oder jener Religion bei ſeinem Bekehrungswerke; denn faſt jedem Winterkamp des weiten kanadiſchen Nordweſtens ſchließen ſich Miſſionäre an, um die Seelen der Rothäute und der Miſchlinge zu gewinnen, aber ihre aufopfernde Thätigkeit, ihr Leben voll Mühen, Gefahren und Entbehrungen wird ſelten mit Erfolg gekrönt. Bisher wurden von den kanadiſchen Indianern nur die Huronen und die Irokeſen, dann auch ein paar Banden der Algonkinen im Norden der Provinz Quebec zum Chriſtentum bekehrt; aber dieſe letzteren haben deſſenungeachtet ihre nomadenhafte Lebensweiſe nicht aufgegeben.

Noch weiter nördlich, in den die Hudſonsbai umgebenden Wäldern des Rupertslandes, hauſen etwa 10000 der Jagd und dem Fiſchfang ergebene Indianer, die Abbittibis, die Papinaſchis, Miſtaſſins, Daskapis u. a., größtenteils von den Faktoreien der Hudſonsbai-Geſellſchaft abhängig und, weil von der Kultur der Weißen noch unberührt, höchſt friedfertig und harmlos. Bandenweiſe durchſtreifen ſie die Wälder, um bald hier, bald dort ihr Lager aufzuſchlagen; die Squaws ſind es, welche dann tagsüber allein in den Wäldern das Wild aufſpüren, während ihr Herr und Meiſter im Zelte ruht

und ſeine Pfeife ſchmaucht. Sind Spuren aufgefunden, ſo begiebt ſich der Krieger ſelbſt auf die Jagd nach dem Wilde. Aber oft vergehen Tage und Wochen, bevor die Bande auf Jagdtiere ſtößt. Die Lebensmittel ſind ausgegangen, Männer, Weiber und Kinder darben und hungern. Vielleicht begegnen ſie auf ihren Irrfahrten einer andern Bande, die mit ihnen die Vorräte teilt, — vielleicht aber auch nicht. Manche ſind vor Hunger und Entbehrungen in den weiten, eiſigen Einöden zu dem großen Manitou in die glücklichen Jagdgründe verſammelt worden. Die treuen, ſelbſt bis auf die Knochen abgemagerten Hunde ſind bis zum letzten geſchlachtet und verzehrt; iſt dann alle Hoffnung auf Rettung verſchwunden, dann thun es die Rothäute Labradors den Indiern und Arabern gelegentlich der großen Hungerjahre gleich: mit ſtoiſchem Gleichmut hüllen ſie ſich in ihre Decken oder Felle, kauern in einer Ecke ihres Zeltes nieder, und es dauert nicht lange, bis ſie weder der Speiſe noch des Trankes mehr bedürfen.

19. Die „Voyageurs“.

Der große Pionier Kanadas iſt ſeit Jahrhunderten die ſchon vielfach erwähnte Hudſonsbai-Geſellſchaft, welche in allen Teilen des ungeheuern Gebietes ihre Forts und Faktoreien, ſogenannte „Trading Posts“, errichtet hat und dort einen lebhaften Tauſchhandel mit den Indianern unterhält. Viele dieſer „Posts“ ſind weit über 1000 km von der nächſten Anſiedelung oder Stadt gelegen; um ſie mit Nahrungsmitteln und Tauſchwaren zu verſehen, mußte die Geſellſchaft ſich die „Voyageurs“ heranziehen und ſie in ihre Dienſte nehmen. Die Reiſe zu manchen dieſer entlegenen Poſten an der Hudſonsbai oder am Sklaven-See dauert nicht weniger als drei Monate, während welcher man auf keine einzige Anſiedelung ſtößt und höchſtens einſamen Trappern oder Indianerbanden begegnet. Die weiße Raſſe eignet ſich kaum für ein derartiges unſtätes Leben in den großen, einſamen Regionen des Rupertslandes, und deshalb beſteht auch die große Maſſe der „Voyageurs“ aus Miſchlingen. Ihre Großväter oder Urgroßväter mögen franzöſiſch-kanadiſche Jäger, ihre Großmütter Squaws der Cree-Indianer geweſen ſein.

In Manitoba hatte ich Gelegenheit, der Abfahrt einer der großen, von „Voyageurs“ geleiteten Verpflegungs-Karawanen der Hudſonsbai-Geſellſchaft beizuwohnen und das bunte Treiben der ſtets munteren, ſtets vergnügungsſüchtigen Halfbreeds zu beobachten. Die Bezeichnung „Halfbreed“ oder „Halbblut“ iſt allerdings nicht zutreffend; indeſſen werden in Kanada als „Halfbreeds“ alle jene bezeichnet, die überhaupt Indianerblut in ihren Adern haben, und ſollten ſie auch Quadronen oder Oktavonen ſein. Man kennt hier nur Weiße, Indianer oder Miſchlinge. So zeigte auch die bunte, groteske Menge, welche ſich um die Boote und Warenlager am Red River umher-

Fig. 42. „Voyageurs“-Flottille.

drängte, die denkbar verſchiedenſten Hautfarben vom reinen, bleichgeſichtigen, rotbackigen Engländer bis zum duntelbraunen Vollblut-Cree. Von den vielen Weibern, die in jedem Kamp oder jeder Karawane zu finden ſind, waren die Mehrzahl reine — beileibe jedoch nicht reinliche — Indianerinnen; denn wie ihre Stammesgenoſſen ſüdlich der kanadiſchen Grenze, ſo ſind die Indianer auch hier trotz ihres unausgeſetzten Verkehrs mit den Weißen nicht aus ihrer traditionellen, warmen und behaglichen Schmutzkruſte herauszubringen.

Die Vollblut-Indianer, welche hier den Dienſt als „Voyageurs" verſahen, waren meiſt junge, kräftige, kupferfarbige Geſtalten, mit groben, energiſchen Geſichtszügen, umrahmt von ſchwarzen, mit bunten Bändern geſchmückten Haarzöpfen. Ihre Tracht war die allen „Voyageurs" eigentümliche: enge lederne, mit zahlreichen Riemenſtreifchen verzierte Beinkleider, eine lederne Kapote (eine Art Waffenrock), vorn weit offen und die muskelſtarke, kupferfarbene Bruſt zeigend. Um die Lenden trugen ſie ſtatt der den Miſchling-„Voyageurs" eigentümlichen buntfarbigen Schärpen breite Ledergürtel, an welchen die ſogenannten „Firebags" oder „Feuertaſchen" hängen, breite, flache, mit Perlenſtickereien beſetzte Taſchen zur Aufnahme von Pfeife und Tabak, Stahl und Feuerſtein. Um ihren gedrungenen Nacken hingen an den ſogenannten Wampun oder Muſchelbändern große, ſchwere Silbermedaillen, eine Art Indianerorden, die nicht etwa für beſondere Dienſte verliehen werden, ſondern in den Faktoreien der Hudſonsbai-Geſellſchaft käuflich ſind — tout comme chez nous. Es iſt nichts als reine Eitelkeit, welche dieſe leichtſinnigen Indianerſeelen dazu treibt, ihr ſchwer erworbenes Geld für derlei Tand auszugeben. Die Häuptlinge und loyalen Krieger unter den Indianerſtämmen der Vereinigten Staaten wie Kanadas erhalten nämlich für beſondere Verdienſte von der Regierung ſilberne oder goldene Medaillen, mit dem Bildnis des jeweiligen Präſidenten oder der Königin geſchmückt. Und wie bei uns eitle Menſchen ſich ſogenannte „Orden" kaufen, ſo auch bei den Rothäuten.

Die Miſchlings-„Voyageurs", welche ich zu Geſicht bekam, waren von kleinerer Statur und etwas lichterer, mehr ins Kaſtanienbraune ſpielender Geſichtsfarbe, als die Vollblut-Indianer; ihr rabenſchwarzes Haar war wohl ebenſo lang, wie das der letzteren, aber nicht in Zöpfe geflochten[1]. Die Mehrzahl der Miſchlings-„Voyageurs" iſt franzöſiſch-kanadiſchen Urſprungs.

[1] Man findet lange Haare bei den Männern im Nordweſten Amerikas überhaupt ſehr häufig — weiße Trapper und Jäger, ſogar Offiziere und Generale der Armee der Vereinigten Staaten tragen das Haar lang über die Schultern herabfallend, ganz wie ſeiner Zeit die Longobarden oder unſere deutſchen Helden, und man muß geſtehen, es verleiht ihnen auch heute trotz der modernen Uniform ein viel kriegeriſcheres Ausſehen. Die zwei berühmten Generale Fremont und der unglückliche Cuſter trugen ſolch langes Haar.

Fig. 43. Lager raſtender „Voyageurs".

Sie ſind leichtherzig, gaſtfrei, ſchlau, verſchwenderiſch, tapfer, ausdauernd, auf Reiſen vollſtändig von ihrem Berufe abſorbiert, die vorzüglichſten Schützen und Bootsleute, leiſten ſomit der Hudſonsbai-Geſellſchaft und den anderen Handelsgeſellſchaften, die ihnen ihre Warenzüge anvertrauen müſſen, unſchätzbare Dienſte. Ihre „Proviantreiſen“ nach den entlegenen Forts könnten eher als gefahrvolle, beſchwerliche Expeditionen bezeichnet werden. Die Sommermonate ſind hierfür die beſte Zeit, und ſchon im Winter wird in den einzelnen Warenniederlagen und Forts die für die Reiſen erforderliche Zahl von „Voyageurs“ angeworben. Hunderte von „Halfbreeds“ warten auf dieſe Gelegenheit; denn bei der Anwerbung erhalten ſie ein kleines Handgeld, das dieſen leichtſinnigen, verſchwenderiſchen Geſchöpfen recht gelegen kommt. Während des Frühlings erbetteln ſie auch wohl noch auf Rechnung ihres zukünftigen Lohnes weitere Summen, ſo daß ſie zu Beginn der Reiſe ſchon bis über die Ohren verſchuldet ſind. Im Mai oder Juni iſt endlich alles zur Reiſe bereit. Antoine und Baptiſte, Pierre und Louis — alle „Voyageurs“ im nordweſtlichen Kanada hören auf den einen oder andern dieſer Namen — nehmen Abſchied von ihren Weibern und Freunden, und unter eigentümlichen Geſängen, meiſt in altnormanniſcher Sprache, fährt die Bootkolonne unter Führung eines ſchottiſchen oder engliſchen „Guide“ (Befehlshaber) ab. Regelmäßig tauchen die zahlreichen Ruderpaare ins Waſſer, dem Tonfall der kanadiſchen Volkslieder folgend. Auf den Unterläufen der großen kanadiſchen Ströme, wie z. B. auf dem untern Red River oder Saskatſchewan, iſt die Bootreiſe ziemlich einförmig und verhältnismäßig leicht. Das Flußbett iſt tief in den Prairie-Boden eingeſchnitten, die Ufer ſind gewöhnlich mit üppigen Bäumen bedeckt, deren Äſte ſich in den ruhigen Fluten baden. Nirgends auf Hunderte von Meilen eine Anſiedelung, ausgenommen das einſame Blockhaus eines Miſchlings-Trappers oder das „Tepee“ einer Indianerfamilie. Hie und da gleiten ein paar ſtattliche Schwäne über den Fluß, Kraniche träumen, auf einem Fuße ſtehend, an den Ufern, und zahlreiche Wildenten verſchwinden in dem Dickicht beim Herannahen der Boote. Nach jeder Stunde wird den „Voyageurs“ eine Friſt von etwa zehn Minuten geſtattet. Mittags wird irgendwo Halt gemacht, die Boote werden an einer flachen Stelle an die Ufer gefahren, und die gewöhnlich aus Pemmikan und Thee beſtehende Mahlzeit bereitet. Der Appetit dieſer wilden Geſellen iſt ganz unglaublich. Koloſſale Mengen Pemmikan und große Töpfe voll Thee werden mit einem faſt tieriſchen Heißhunger verzehrt. Dafür haben ſie aber auch die ſeltene Eigenſchaft, im Notfalle zwei, drei Tage faſten zu können, und derlei Möglichkeiten ſind in dem „großen, einſamen Lande“ keine Seltenheit.

Nach der Mahlzeit geht es wieder in derſelben Einförmigkeit weiter, die großen Ströme entlang, über weite, ſtille, noch mit Eisſchollen bedeckte Seen. Aber bald heißt es, den nächſten Weg nach dem oft mehrere hundert

Meilen entfernten Fort einzuſchlagen. Dann müſſen die Boote durch enge Kanäle, über Kataraкte, Stromſchnellen, durch tief eingeriſſene Schluchten und über Sandbänke befördert werden. Hier erſt zeigt ſich ſo recht die Geſchicklichkeit des „Voyageur“. Mit Rückſicht auf dieſe Schwierigkeiten ſind auch die Boote von eigentümlichem, leichtem Bau, jedes mit neun „Voyageurs“ bemannt, und von einer Tragkraft von 3500 kg. Die Form iſt die der gewöhnlichen Walfiſchfänger, der Stern (Hinterteil) des Bootes iſt mit einem kleinen Deck überkleidet, auf welchem der Steuermann, zugleich Kapitän des Bootes, thront. Die acht Ruderer ſitzen vor ihm auf Bänken. In der Mitte des Bootes ragt gewöhnlich ein kleiner Maſt empor, auf welchem bei Fahrten über größere Seen ein Segel aufgezogen wird. Eine Anzahl ſolcher Boote bildet eine ſogenannte „Brigade“, welche unter dem Kommando eines „Guide“ ſteht, der in einem leichten Boote ſeiner „Brigade“ vorausfährt, das Fahrwaſſer unterſucht, die nötigen Befehle erteilt u. ſ. w. Wie man ſieht, ſind dieſe Boot-Convois nach demſelben Syſtem organiſiert, wie die Karawanen, die in der Wüſte — beiſpielsweiſe zwiſchen Marokko und Timbuktu oder zwiſchen Uargla und Inſalah — verkehren. Dort ſind die Kamele die Schiffe der Wüſte, der „Chrebir“ iſt der Kommandant oder „Guide“, die „Schuafs“ ſind die „Voyageurs“. Stößt die Bootbrigade auf einen Waſſerfall, oder iſt man auf der Stromfahrt an einer Stelle angelangt, von wo aus man quer landeinwärts wandern muß, um ein anderes Stromſyſtem zu erreichen, ſo beginnt die ſchwierigſte Arbeit der „Voyageurs“; denn hier müſſen die ſogenannten „Portages“ unternommen, die Boote mitſamt ihrem Inhalt auf dem Rücken der Voyageurs mitunter meilenweit getragen werden. Solche „Portages“, welche ſo manchem Afrika-Reiſenden arge Verlegenheiten bereiteten, und ſo manche Expedition im Sudan und in Südafrika zu Fall gebracht haben, werden von den kanadiſchen „Voyageurs“ täglich, oft ſogar mehrmals an einem Tage, unternommen; deshalb beſitzen die Halfbreeds auch jene Geſchicklichkeit, jene bewundernswerte Ruhe und Kaltblütigkeit, welche nur Erfahrung mit ſich bringt.

Mit Rückſicht auf die „Portages“ werden auch die Waren ſchon in den großen Proviantcentren ganz eigen gepackt. Jedes Paket, das von Winnipeg oder anderen Stationen nach den Einöden des Nordens abgeſandt wird, hat ein durchſchnittliches Gewicht von 50 kg, und jedes Boot wird mit 75 ſolcher Gepäckſtücke beladen. Die Verpackung iſt, den ſchwierigen Verhältniſſen entſprechend, auch eine ſehr ſorgfältige. Die Kiſten ſind mit Stahlbändern umgeben, mit Handhaben verſehen und bei gewiſſen Waren vollkommen waſſerdicht. Kommt die Brigade auf ihrer einſamen, langweiligen Reiſe zu einer ſolchen „Portage“-Stelle, ſo werden die Boote an das Ufer gefahren. Binnen fünf Minuten ſind die Gepäckſtücke ausgeladen und auf trockenem Grund aufgeſtapelt, und die „Portage“ beginnt. Eigentümlicher-

weise ist bei den kanadischen „Voyageurs“ dasselbe System des Lasttragens eingeführt wie bei den aztetischen Wasserträgern in Mexiko oder bei manchen asiatischen Völkern: ein breiter Lederstreifen, der „Portage Strap“, wird um die Stirne gelegt und an die beiden über die Schultern fallenden Enden wird je ein Gepäckstück derart befestigt, daß sie übereinander auf dem Rücken des „Voyageur“ aufliegen. Mit einer solchen, 100 kg schweren Last beladen, steht der „Voyageur“ etwas vorgeneigt, so daß sich die Last etwa gleichmäßig auf Stirne und Rücken verteilt. Mit den beiden Händen die Gepäckstücke in ihrer Lage erhaltend, trabt er nun raschen Schrittes die Anhöhen hinauf und hinab, über schlüpfrige Stellen, über Felsblöcke und durch dichtes Gestrüpp bis zum nächsten Strome oder zu der Einschiffungsstelle unterhalb des Wasserfalles. Diesen mitunter meilenweiten Weg muß er, da für die 75 Pakete jedes Bootes nur acht Träger vorhanden sind, fünfmal gleich schwer beladen zurücklegen, und man kann sich hieraus allein schon eine Vorstellung der unendlichen Schwierigkeiten und der Langsamkeit des Reisens machen. Der Steuermann hat keine Portage-Arbeiten zu verrichten, dafür aber obliegt ihm die noch schwerere Arbeit, die 75 Patete vom Boden aufzuheben und auf den Rücken der „Voyageurs“ zu legen — ein Beweis der außergewöhnlichen Muskeltraft dieser Männer.

Bei einbrechender Dunkelheit ist das Tagewerk verrichtet, die Boote werden an einer für die Nachtruhe der Wasserkarawane geeigneten Stelle ans Land geschoben, die Segel zur Herstellung von Zelten oder doch Flugdächern gebraucht, und das überall in Massen vorhandene Treibholz liefert das Material zu einem lustig prasselnden Feuer, über welchem bald der unvermeidliche Theekessel brodelt. Während die Abendmahlzeit zubereitet wird, wickeln die „Voyageurs“ ihre Decken aus der Wachsleinwandumhüllung, breiten diese zuerst auf dem Boden aus, die Decken darüber, und das Nachtlager ist fertig. Mittlerweile sind vielleicht ein paar Fische gefangen und ein paar Vögel geschossen worden, die im Verein mit dem unvermeidlichen Pemmikan und Thee den gar nicht schlechten Imbiß des sonderbaren Völkchens bilden. Dann sitzen die stets munteren, wilden Gesellen, die Pfeife im Munde, noch ein Stündchen um die Lagerfeuer und würden mit ihrem Loose im allgemeinen noch viel zufriedener sein, wenn sich nicht der unangenehmste Gesellschafter, den es bei solchen Ruhestündchen geben kann, zu ihnen gesellte — ich meine die schreckliche kanadische Landplage während des Sommers, die Mosquitos.

Man kann sich bei uns schwerlich eine Vorstellung von der furchtbaren nervösen Aufregung machen, in welcher diese kleinen, gleich wolkenweise herbeikommenden Untiere den einsamen Wanderer durch die kanadischen Einöden erhalten. Die Indianer und Metis sind von Geburt auf an sie gewöhnt und leiden unter ihren Stichen nicht so sehr, zumal sie dieselben durch eine dicke, auf die bloßen Körperteile geschmierte Fettschicht vom Leibe halten.

Aber Wehe dem fremden Reiſenden! Ich wurde an einem einzigen Abend derart zerſtochen, daß am nächſten Morgen mein Geſicht über und über mit rotgeſchwollenen Beulen bedeckt war. Selbſt Beine, Arme und Bruſt waren mir ähnlich zugerichtet, obwohl ich vorſorglich die Beinkleider und Ärmel feſt zuſammengebunden hatte. Wie die Peiniger darunter durchkriechen konnten, iſt mir noch heute ein Rätſel. Selbſt die auch in den Vereinigten Staaten allgemein eingeführten Mosquito-Mützen, mit denen ſich die Schlafenden bedecken, nützen nicht viel; denn die winzigen, blutdürſtigen Barbaren ſpüren auch die kleinſte Öffnung auf, um den harmlos Schlafenden das Blut aus dem Leibe zu ſaugen. Um dieſer Landplage zu entgehen, bereiten ſich die „Voyageurs“ ihr Nachtlager wohl häufig auf ihren Booten. Sicher ſind ſie indeſſen vor den Mosquitos nur, wenn ein kalter Wind von der Hudſonsbai oder dem großen Sklavenſee her weht.

Am frühen Morgen, noch bevor der Nebel ſich gelichtet hat, wird das ſchweigſame Lager auch ſchon durch das „Levez, levez!“ des Führers zum friſchen Tagwerk geweckt. In wenigen Minuten iſt die ſpärliche Toilette beendigt, der Bug der Boote wird gegen den See oder den Fluß geſtoßen, die „Voyageurs“ greifen zu den Rudern, und vorwärts geht es wieder über große, mit bewaldeten Inſeln bedeckte Seen, durch enge, klare, reißende Flüſſe, durch dichte, jungfräuliche Wälder und über weite, öde Prairien, auf welchen ſich höchſtens Büffel oder Antilopen zeigen, bis ein fernes Rauſchen und Donnern die Nähe eines Kataraktes verkündet.

Stromabwärts, dem raſenden Sturz der Katarakte folgend, gehen die Paſſagen noch leichter; denn es ſind mehr Auge und Geiſtesgegenwart, weniger Kraftanſtrengung nötig, welche die Boote ſicher über die toſenden Fälle, durch die Wirbel an ihrem Fuße und die ſchaumgekrönten Wellen im weitern Laufe führen, bis das ruhige Fahrwaſſer erreicht iſt. Sehen wir uns aber an, wie die „Voyageurs“ die Katarakte und Fälle hinaufkommen. Glücklicherweiſe ſind dieſelben hier gerade ſo wie am Oberlaufe des Nil gewöhnlich durch Felſen und Inſeln unterbrochen, und dieſe bilden für die kühnen Reiſenden ſozuſagen die Stufen, über welche ſie die Waſſerſtürze emporſteigen. Kraftvoll rudern ſie gegen den Fall an, während die Wellen mit den ſchweren Booten wie mit Korkpfropfen ſpielen. Bis zu einem gewiſſen Punkte unterhalb des Falles können die Ruderer wohl bei der äußerſten Kraftanſpannung vorwärts kommen, aber dann ſcheinen die flüchtigen, ſchäumenden Wellen die Oberhand über ihre Kraft zu bekommen. Jedes weitere Abmühen wäre vergeblich. „Bis hierher und nicht weiter!“ ſcheint ihnen die umgebende Natur zuzurufen; denn dort, zu Füßen des Falles, ſchäumt und ſpritzt es hoch auf, drehen ſich die wilden Maſſen in tollen, alles mit in die Tiefen hinabziehenden Wirbeln. Aber Wellen und Wirbel werden von den „Voyageurs“ einfach überliſtet. Wer einen Waſſerfall je beobachtet hat, der weiß, daß

der mächtige Sturz in der Mitte auch an den Seiten Gegenströme erzeugt, daß das herabgestürzte Waſſer, nachdem es eine Strecke weit in der Tiefe geſchwommen, wieder an die Oberfläche kommt, und zu beiden Seiten des Stromes nach den Fällen zurückfließt, um dort wieder in den Strudel geriſſen zu werden. Nach dieſen Gegenſtrömen lenken die flinken Bootsleute ihre Fahrzeuge in unmittelbarer Nachbarſchaft der raſend an ihnen vorbeiſchäumenden Sturzfluten. Von dem Gegenſtrom wird das Boot bis nahe zu dem großen Wirbel am Fuße des Falles getragen. In dieſen einzudringen, wäre ſicheres Verderben; denn im Handumdrehen werden alle Gegenſtände dort hinab in die Tiefe geriſſen. Nach dem Hauptſtrom lenken, das hieße ſoviel als mit raſender Schnelle hinabgetrieben werden, von wo das Boot gekommen. Schon iſt es im Bereiche des Falles, ſchon überſtäuben die im Sturze zerſprühten Waſſer das Boot und ſeine Inſaſſen, ſchon iſt der Bug des Bootes mit dem kühnen Mann an der Spitze in den äußeren Kreis des Wirbels eingetreten. Was nun? Im Boote herrſcht die tiefſte Ruhe. Die Bootsleute ſitzen regungslos, die Ruder erhoben, in der äußerſten Spannung den Blick auf den adleräugigen Steuermann geheftet: der Augenblick iſt gekommen, wo ſie mit aller ihnen innewohnenden Kraft vom Tod zum Leben rudern müſſen. Eben, als der Bug die hellgrünen, im wahnſinnigen Kreis umhereilenden Schaumfluten des Wirbeltrichters berührt, ſtößt der Bootsmann einen kurzen, heiſern Schrei aus. Wie Flintenkugeln tauchen die Ruder in die Fluten, und geführt durch die Rieſenkraft der Männer ſchießt das Boot quer über den Hauptſtrom, der es dennoch wie ein welkes Blatt abwärts, dem in der Mitte des Bettes emporſteigenden kahlen Felſen zutreibt, an dem es zu zerſchellen droht. Aber noch ein Schrei, noch ein Ruderſchlag mit aller Kraft, und die That iſt geſchehen: das Boot ſitzt in dem ſtillen Waſſer hinter dem Felſen, zu deſſen Seiten die Fluten vorbeiſchäumen. In dieſen Felſen ſind von früheren Reiſenden Stufen eingehauen, oder es führt ein ſchwindelnder Pfad über Vorſprünge und durch Spalten aufwärts bis auf die Höhe des Falles. Hier iſt der Platz für die „Portage“. Das Boot wird mit Seilen am Felſen verankert, die Gepäckſtücke werden emporgeſchleppt oder emporgezogen. Ihnen folgt das Boot, und man iſt auf der Höhe des Falles, in ruhigerem Waſſer. Manchmal werden die Fälle nicht in der Mitte, ſondern auf den Felſen zu ihren Seiten umgangen; oder falls dieſe ſenkrecht oder überhängend den Katarakt einengen und ſich kein anderer Ausweg zeigt, ſchießt das Boot von Fels zu Fels aufwärts, immer in dem ſtillen Waſſer, den „Eddies“ hinter dieſen, eine Weile ruhend. Iſt der Fall zu ſtark, ſo muß das Boot die Schnellen emporgezogen werden. Die Hälfte der Bootsleute ſteigt dann auf den einen Felſen, legt eine Maſt- oder Segelſtange zum andern, ſchiebt ſich mit den Händen bis zum nächſten Felſen vor und zieht das Boot in die Eddy unter

demselben. Oft den ganzen Tag über geht die aufreibende und aufregende Arbeit weiter, und sucht man am Abend ein gutes Plätzchen für die Nachtruhe, so gewahrt man vielleicht noch zu seinem Schrecken kaum einige Hundert Schritte weit zurück die Stelle des vorigen Nachtlagers. Eine Tagesarbeit hat die Reisenden nur um eine so kurze Strecke vorwärts gebracht.

So geht es Tag für Tag, Wochen, ja Monate lang durch die menschenleeren Einöden, auf Flüssen, die vielleicht noch ihres Namens harren, über Seen, die noch auf keiner Landkarte eingezeichnet sind. Endlich nähert man sich dem entlegenen Handelsposten, dem Reiseziele, und aus der Farm hoch über den dunkeln Tannen flattert die eigentümliche Flagge der Hudsonsbai-Gesellschaft mit der Devise: „Pro pelle cutem" — „Haut für Haut". Nun wird ein allgemeiner Reinigungsprozeß vorgenommen: das lange Haar wird wieder mit bunten Bändern geschmückt, die Sonntagskapote und die beste Schärpe angelegt, die perlengestickten Mokassins werden angezogen, und unter lautem Sang fahren die so geputzten Mischlings-„Voyageurs" an die Landungsstelle der Faktorei, das Ziel ihrer Expedition. Ein palissadenumgebenes Blockhaus, ein paar Indianer-Tepees und die Hütten einiger Jäger und Trapper, das ist alles. Eine Woche Aufenthalt und Ruhe, dann drängt die Zeit wieder zum Aufbruch. Die Sommer sind kurz, und eilen die Wackern nicht rasch wieder den Weg, den sie gekommen, zurück, so überfällt sie der Winter und friert sie irgendwo ein. Kommt die Brigade aber noch vor der strengen Jahreszeit nach ihrem Ausgangsposten zurück, so werden den „Voyageurs" ihre durch zahlreiche kleine Vorschüsse allerdings schon stark verminderten Löhne ausbezahlt, und dann beginnt ein süßes Nichtsthun, das um Weihnachten in arges Hungerleiden übergeht, bis die Werbungen für den nächsten Sommer ihnen wieder eine Stelle und damit auch Geldvorschüsse verschaffen. Das ist das tolle Völkchen der kanadischen „Voyageurs".

20. Die Hudsonsbai.

Mit der bevorstehenden Aufschließung der Hudsonsbai-Länder und dem Bau einer Eisenbahn von Winnipeg nach der Hudsonsbai wird auch diese letztere an Bedeutung unendlich gewinnen. Die Befürworter eines regelmäßigen Dampferverkehrs zwischen England und der Hudsonsbai, d. h. zwischen Liverpool und dem an der Mündung des Hayes gelegenen Fort York, werden immer zahlreicher, und es wird sogar behauptet, daß diese neue nördliche Verkehrslinie viel günstiger wäre als jene zwischen Liverpool und Quebec. Die letztere ist allerdings nur 4240 km lang, also um rund 500 km kürzer als jene von Liverpool nach Fort York; dafür ist man aber in Fort York von der Metropole der Hudsonsbai-Länder, der Stadt Winnipeg, nur mehr 960 km entfernt, während die Entfernung zwischen Quebec und Winnipeg nahezu 2560 km beträgt.

20. Die Hudsonsbai.

Die Hudsonsbai, ein Binnenmeer von 1600 km Länge und 960 km größter Breite, umfaßt einen Flächeninhalt von annähernd 1 300 000 qkm und ist mit dem Atlantischen Ocean durch die 800 km lange und 70—240 km breite Hudsonstraße verbunden. Bisher wurde dieses große Binnenmeer noch von keinem einzigen Dampfer befahren, und seine Verhältnisse sind mir nur aus den Berichten der Segelschiff-Kapitäne bekannt geworden. Ihnen zufolge ist die Schiffahrt in der Hudsonsbai lange nicht so gefährlich, als früher — möglicherweise zu Gunsten der exklusiven Hudsonsbai-Gesellschaft — ausgestreut wurde. Wenn Zahlen in der That sprechen, so ist die Schiffahrt in der Hudsonsbai noch viel weniger gefährlich als in anderen, bekannteren Seen; denn von den 750 Schiffen, welche seit dem Jahre 1735 die Hudsonsbai befahren haben, ist nur eines, und zwar ein Walfischfänger, verloren gegangen.

Die Hudsonsbai ist in der Regel in jedem Jahre vier Monate hindurch offen, nämlich von Ende Juni bis Ende Oktober. Dann frieren die Häfen und das Uferwasser bis auf $1^1/_2$ oder höchstens $3^1/_4$ km von der Küste wieder zu. Nur in der viel seichtern, südlichen Fortsetzung der Hudsonsbai, der Jamesbai, ist die Eisbildung viel stärker und ausgedehnter, da das Wasser infolge der zahlreichen hier mündenden Flüsse mehr brackig ist.

Während der genannten vier Sommermonate ist die Fahrt in der Hudsonsbai selbst mit keinerlei Gefahren verbunden, denn es sind weder Riffe noch Sandbänke noch Inseln vorhanden, und die Wassertiefe beträgt durchschnittlich 70 Faden (1 Faden ca. $1^5/_6$ m). Die südlichen und westlichen Ufer der Hudsonsbai sind größtenteils flach und sandig, die östlichen längs des Rupertslandes jedoch steil und felsig, mit einer der ganzen Ausdehnung nach vorgelagerten Reihe kleiner Felseninseln, der „Sleepers". Das Ebbe- und Flutspiel beträgt in der Hudsonsbai $3^1/_2$—$4^1/_2$ m, in der Hudsonstraße jedoch 9—15 m, mit einer Strömung von $9^1/_2$—11 km in der Stunde. Das Südende der Bai ist von den Nordküsten des Oberen Sees in gerader Linie 450 km, über den Nipigon-See längs des Albany-Flusses 750 km entfernt, von welchen 430 auf dem schiffbaren Flusse selbst zurückgelegt werden können. Diese Route zwischen den kanadischen Seen und den vier an der Jamesbai gelegenen Faktoreien der Hudsonsbai-Gesellschaft, Fort Albany, Moose, Kannah Bay House und Rupert House, wird vielleicht schon im nächsten Jahrzehnte dazu benützt werden, die Fischerei- und Jagdprodukte der Uferländer der Jamesbai statt wie bisher zu Schiff nach Fort York über Land nach dem Obern See und damit an die großen Verkehrslinien zu bringen.

Wenn der Verkehr zwischen dem Ocean und der Hudsonsbai überhaupt schwierig und gefahrvoll genannt werden kann, so liegt der Grund in den großen Eismassen, welche aus der Baffinsbai durch die Davisstraße herabtreiben und in der Nähe der Einfahrt in die Hudsonstraße fast immer zu

finden ſind. Dieſe Einfahrt zwiſchen Baffinsland und der Nordſpitze von Labrador iſt im ganzen nur etwas über 100 km breit und wird durch zwei Inſelgruppen, Reſolution Island und die Button-Inſeln, in drei Kanäle geteilt, von denen der nördliche und der ſüdliche je 16 km Breite beſitzen. Die Kapitäne wählen gewöhnlich den ſüdlichen und trachten, die Einfahrt zwiſchen dem 1. und dem 15. Juli bewirken zu können, da dann die Straße am wenigſten Treibeis enthält. Zu jeder andern Zeit des Jahres ſind in der Hudſonſtraße die großartigſten Eismaſſen angeſtaut, die aus den nördlichen Meeren durch den Forkanal herabtreiben und zwiſchen den Inſeln eingeklemmt bleiben. Iſt aber dieſe Zufahrtsſtraße zur Hudſonsbai paſſiert, ſo iſt damit auch jede Gefahr vorüber. Die Segelſchiffe brauchen gewöhnlich für die Fahrt durch die Hudſonſtraße 15 Tage, und von deren Endpunkt quer durch die Hudſonsbai nach der Hauptfaktorei Fort York noch 9 Tage.

Die Bewohnerzahl der Küſtenländer der Hudſonsbai beläuft ſich im ganzen auf etwa 5000 Seelen, von denen die Hälfte Maskigon-Indianer, die Hälfte Eskimos ſind. In den Faktoreien wohnen nur einige Dutzend Weiße. Die Einwohnerſchaft der verſchiedenen Forts wird, wie folgt, angegeben:

Fort York	300 Seelen	Moose Factory . . .	180 Seelen
Fort Churchill . . .	400 „	Abbitibbe Factory .	350 „
Fort Albany . . .	300 „	Rupert House . . .	250 „

Längs der Hudſonſtraße wohnen nur Eskimos, die beſonders in der tief in die Nordküſte Labradors einſchneidenden Ungavabai ausgiebigen Fiſchfang treiben[1]. Vor allem haben ſie es auf die hier zu Millionen vorkommenden Porpoiſen oder Schweinfiſche abgeſehen, deren jeder 2—3 t Fett ergiebt.

Die Hudſonsbai-Geſellſchaft, welche noch immer das Monopol des Fiſchfangs in der Hudſonsbai und der Hudſonſtraße bewahrt hat, beſitzt in Fort Churchill an der Mündung des Churchill-Fluſſes und in Fort Chima, einer Faktorei an der Ungavabai, zwei großartige Raffinerieen, wo das Fett der gefangenen Fiſche geſchmolzen und zur Beförderung nach England verpackt wird. Eigentümlich iſt der Fang der Porpoiſen. Zur Zeit der Hochflut ſchwimmen ſie die zahlreichen Flußläufe und Einſchnitte der Ungavabai aufwärts; ſobald aber mit der Ebbe das Waſſer wieder abläuft, ziehen die Eskimos große, ſehr ſtarke Netze quer über die Mündungen. Gleichzeitig verteilen ſie ſich in Booten über die ganze Waſſerfläche und halten die Fiſche

[1] Erzbiſchof Taché von Winnipeg, einer der einflußreichſten und bedeutendſten Männer Kanadas, fand in der Sprache der Cree-Indianer eine treffliche Erklärung des Wortes „Eskimo“. Er leitet dasſelbe von zwei Cree-Wörtern: Aski (rohes Fleiſch oder Fiſch) und mowew (er ißt), ab, und die Crees ſelbſt nennen dieſe Polarländler Ayas Kimew, alſo Rohfiſch-Eſſer.

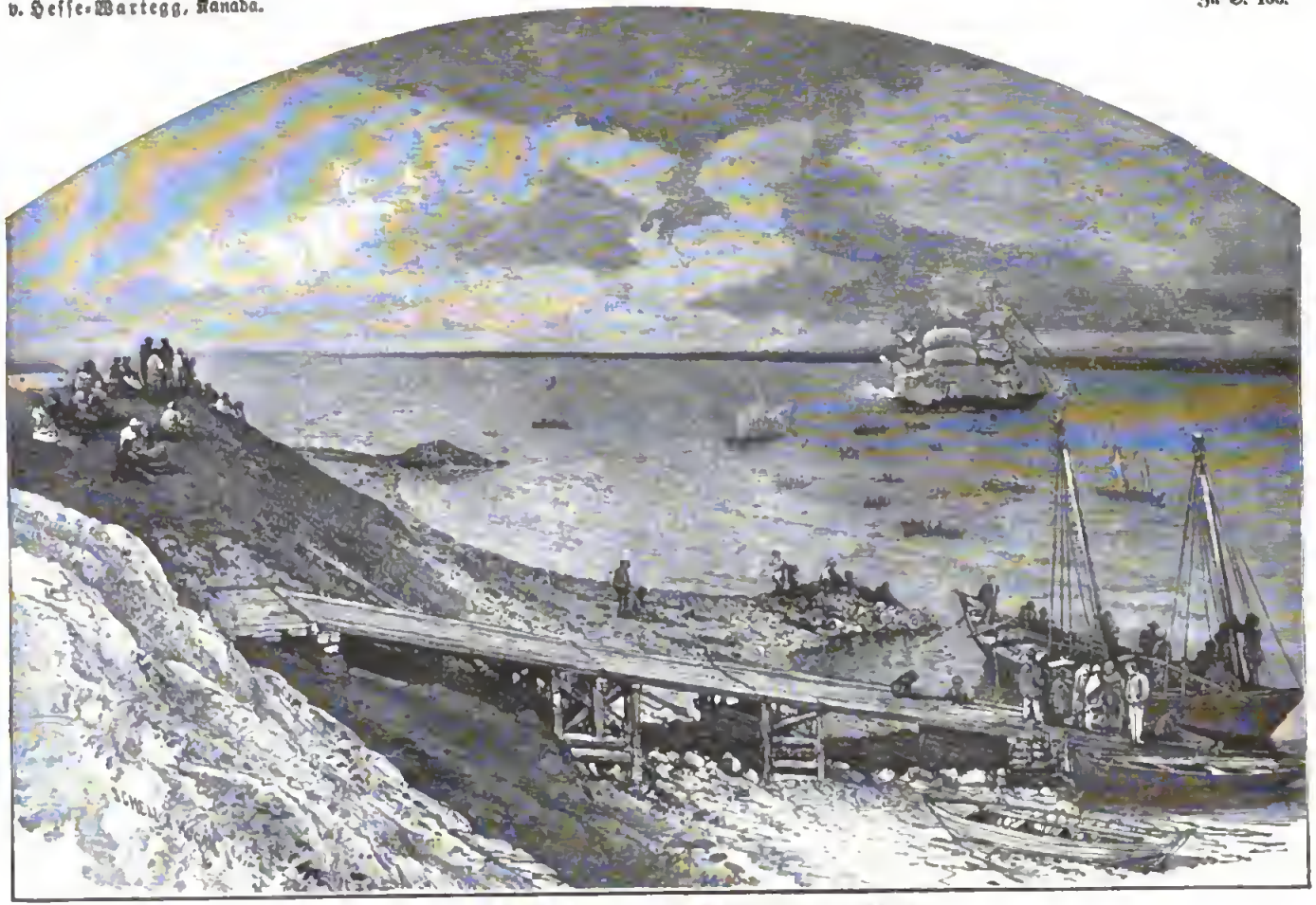


Fig. 44. Die Ankunft des jährlichen Proviantschiffes in Fort York.

dadurch zurück, daß ſie mit luftgefüllten Blaſen auf das Waſſer ſchlagen, was ein eigentümliches, dumpfes Geräuſch verurſacht. Schließlich fahren die Fiſche in die Netze oder bleiben, nachdem das Waſſer abgelaufen iſt, auf dem Sande liegen, wo ſie bald tot ſind. Nun werden die toten Fiſche von den Eskimos mittelſt Haken an ſtarke Taue gereiht und liegen gelaſſen. Dringt das nächſte Flutwaſſer wieder aufwärts, ſo ſchwimmen die Rieſenkörper vermöge ihres Fettgehaltes an der Oberfläche und werden dann mittelſt der Seile ans Ufer gezogen.

Auch der Walroß- und Salmfiſchfang in der Hudſonsbai iſt von großer Bedeutung. Es wird behauptet, daß die Salmen deſto ſchmackhafter ſind, in je kälteren Gewäſſern ſie gefangen werden, und an Kälte mangelt es hier gewiß nicht. Die Fiſchmaſſen in der Hudſonsbai werden als unerſchöpflich geſchildert.

Der Mittelpunkt des ganzen Verkehrs und ſozuſagen die Metropole der Hudſonsbai iſt Fort York, am Norduſer des Hayes-Fluſſes, nahe der Mündung des Nelſon-Fluſſes gelegen, eine Faktorei der Hudſonsbai-Geſellſchaft, wo alljährlich der Austauſch zwiſchen den Jagdprodukten des großen Nordweſtens und den direkt aus England kommenden Induſtrie-Erzeugniſſen und Lebensbedürfniſſen für die Trapper, Jäger und Indianer dieſes Gebietes ſtattfindet. Die Hudſonsbai-Geſellſchaft ſendet zu dieſem Zwecke in jedem Jahre einen großen Dreimaſter durch die Hudſonſtraße nach Fort York: die Ankunft dieſes Schiffes iſt dann für die Bewohner der entlegenen Faktorei das große Ereignis des Jahres.

21. Saskatſchewan.

Der große, das hauptſächlichſte Gebiet des gleichnamigen Stromes umfaſſende Bezirk Saskatſchewan iſt in den letzten Jahren, beſonders im Frühjahre 1885, viel genannt worden. Hier ſpielte ſich vornehmlich längs des Flußlaufes des Saskatſchewan der große Aufſtand der mit einigen Indianerſtämmen verbündeten Halbindianer unter der Anführung Louis Riels ab, der nach längeren, blutigen Kämpfen mit der Unterdrückung der Aufſtändiſchen und der Hinrichtung ihres Anführers endigte. Hier wurden die Schlachten oder vielmehr Gefechte am Fiſchfluß, von Cut Knife Hill und Batoche geſchlagen; hier fand auch die große Niedermetzelung der Beſatzung von Fort Pitt und die Unterwerfung der Indianer unter Big Bear ſtatt.

Mit dieſem Aufſtand iſt hoffentlich der letzte Widerſtand der Indianer und ihrer Halbblut-Verbündeten für immer gebrochen, und Saskatſchewan kann ſeine weiten, fruchtbaren Prairie-Gebiete der Einwanderung und Beſiedelung ungehindert öffnen. Es wird jedoch noch lange dauern, bis der ſchlimme Eindruck desſelben vollſtändig verwiſcht ſein wird.

Der Bezirk wird seiner ganzen Länge nach in west-östlicher Richtung von dem wasserreichen Saskatschewan durchzogen, an dessen Ufern sich die wichtigsten und bis 1880 wohl einzigen Ansiedelungen der Weißen, lediglich Handelsforts der Hudsonsbai-Gesellschaft, befanden. Beiläufig im Mittelpunkte des Bezirkes, nahe der Vereinigung des nördlichen mit dem südlichen Arme des Saskatschewan, liegt Fort Prinz Albert; etwa 65 km weiter westlich, am nördlichen Saskatschewan, liegt Fort Karlton, und 16 km von diesem entfernt, in westlicher Richtung, Battleford, nächst Prinz Albert das wichtigste Fort und die wichtigste Ansiedelung am Saskatschewan, die während dreier Jahre sogar die Hauptstadt und den Regierungssitz des Nordwest-Territoriums bildete. Weitere 160 km westlich davon liegt das 1885 von den Indianern eroberte Fort Pitt, und 240 km von hier weiter stromaufwärts Viktoria; das westlichste und bedeutendste Hudsonsbai-Fort des Saskatschewan-Flusses, Fort Edmonton, liegt 160 km davon entfernt, bereits im Bezirk Alberta. In der Nähe jedes dieser Forts befinden sich Indianer-Reservationen mit kleinen, aus einigen Gendarmen der „Mounted-Police" bestehenden Militärposten.

Mitten durch das von Alkali-Wüsten und weiten Sandflächen unterbrochene Prairie-Gebiet von Saskatschewan führt die hauptsächlichste Verkehrsroute des Nordwestens, der „Trail" von Winnipeg nach Edmonton. Wie früher in den Prairien von Kansas, bilden hier die mit Kanevasdächern versehenen, von Ochsen gezogenen und von Halb-Indianern geleiteten Wagen die hauptsächlichsten Verkehrsmittel; sie sind die sogenannten „Prairie-Schooner": die Prairie ist der Ocean, die einzelnen Handelsforts sind die Prairie-Häfen auf der mehr als dreimonatigen Reise von Winnipeg nach Fort Edmonton. Die Schilderungen der Prairie-Reisen, die ich vor zehn Jahren in den Gebieten des Kansas- und Arkansas-Flusses gegen die Felsengebirge zu unternommen, passen vollständig auf die Prairien von Saskatschewan, nur daß hier die Mücken noch viel schlimmer sind, als im Süden, und der Winter hier schon Ende Oktober beginnt und erst Anfang April ein Ende nimmt. Dafür ist der kurze Sommer desto wärmer. In den Farmen rings um Prinz Albert und Battleford kann infolge der Fröste erst anfangs Mai gesäet werden, der Juni ist gewöhnlich sehr regenreich, der Juli und der August sind heiß und trocken. Im September kommen schon wieder Schneestürme vor. Wäre das Klima nicht so ungünstig, die Prairien von Saskatschewan könnten an manchen Stellen mit den fruchtbarsten Gebieten der Vereinigten Staaten in die Schranken treten.

Das rauhe Klima und die Indianer-Aufstände hielten die Ansiedler bisher von Saskatschewan zurück; auf der Prairie-Fahrt nach Edmonton stößt man auf Strecken von 80—150 km noch immer auf keine Ansiedelung, ja vielleicht ebensowenig auf Reisende. Die Überreste der Nachtlager unserer

Vorgänger auf der Prairie-Fahrt ſind die einzigen Anzeichen von „Kultur“. Der in den weichen Prairie-Boden gegrabene Feuerherd, hie und da zurückgebliebene Zeltſtangen, die Aſche der Lagerfeuer, eine Anzahl geöffneter, leerer Blechbüchſen u. ſ. w. ſind jedem Reiſenden wohlbekannte Merkmale. Aber in den kanadiſchen Prairien tritt hierzu noch ein anderes, das in jenen der Vereinigten Staaten nicht zu finden iſt, und bei deſſen Erinnerung es jedem Beſucher Kanadas wohl ſchaudert: ein viereckiger, eingehegter Platz von etwa 3 m Durchmeſſer, in welchem vielleicht noch feuchtes Gras, Torf oder belaubte Baumäſte glimmen und dichten, erſtickenden Rauch emporſenden. Rings um dieſen Raucherzeuger ſieht man gewöhnlich die Lagerüberreſte angeordnet, und der mit dem Prairie-Leben Vertraute weiß, daß zur Nachtzeit Menſchen, Pferde und Vieh hier ſo dicht als möglich in der erſtickenden Atmoſphäre ſich zuſammendrängen, — die einzige Rettung gegen die furchtbare Qual der Mosquitos und Stechfliegen.

Die Reiſenden durch Saskatſchewan nach den einzelnen Handelsforts bedürfen keines Wegweiſers; ſelbſt wenn ſie allein ſind, brauchen ſie ſich nach dem Wege kaum zu erkundigen. Der „Trail“ über die Prairien iſt von den ſeit einem Jahrhundert hier verkehrenden Frachtkolonnen ſo tief in den Boden eingeſchnitten und es führt eine ſo große Zahl von Radfurchen parallel nebeneinander durch die weiten Prairien, daß man ihnen nur blindlings zu folgen braucht. Sobald ſich der „Trail“ einer Anſiedelung nähert, laufen die manchmal auf Meilen ausgedehnten Radfurchen wie Schienengeleiſe in einem Rangierbahnhofe zuſammen, um ſich erſt wieder jenſeits der Station weit über die Prairie auszubreiten.

Bis zur Eröffnung der kanadiſchen Paciſic-Bahn war der Edmonton-Trail viel belebter als heute, wo ſich der Frachtverkehr zwiſchen Edmonton und Winnipeg nicht mehr mittelſt der ungeſchlachten „Red River Carts“ oder Frachtwagen über die Prairie bewegt, ſondern den Weg mit der Eiſenbahn nach Kalgary genommen hat und erſt von dort über die Prairie nach Edmonton geleitet wird. Vor der Eröffnung der Eiſenbahn koſtete die Frachtbeförderung von Winnipeg nach Fort Edmonton 10 Dollars für den Centner, 200 Dollars für die Tonne, und die Rundreiſe der Frachtenkarawanen von Winnipeg nach Edmonton und zurück erforderte mit einem zehntägigen Aufenthalt in Edmonton 5—6 Monate!

Der Poſtverkehr zwiſchen den beiden Städten längs der genannten Reihe der Hudſonsbai-Forts wurde durch Boten vermittelt, die alle drei Wochen von den beiden Endſtationen auf leichten, mit Pferden beſpannten Wägelchen ausfuhren und einer Militärbedeckung nur ſelten bedurften. Poſtpaſſagiere gab es in dem einſamen, unbewohnten Lande nur ſelten. Auch heute wird der Poſtverkehr in dem größten Teil von Saskatſchewan und Alberta durch dieſe fahrenden Boten vermittelt. Im Winter bedienten ſie

ſich früher der bekannten charakteriſtiſchen Hundeſchlitten; aber es bedurfte großer Kunſt, die halbwilden, heulenden, kneifenden Tiere in Ordnung zu erhalten. Überdies benötigten ſie Fleiſchnahrung, an der früher, ſolange Büffel auf den Prairien hauſten, allerdings kein Mangel war. Mit dem Ausſterben der Büffel jedoch ſind auch die Hunde eine Unmöglichkeit geworden, und Pferde werden jetzt faſt ausſchließlich in den ſüdlicheren Prairie-Gegenden Kanadas für die Poſt verwendet; denn auch im Winter iſt es dieſen leicht, den lockern, ſandartigen Schnee wegzuſcharren und Grasnahrung zu finden.

Im Frühjahr und Sommer ſehr waſſerreich, wird der Saskatſchewan alljährlich um Mitte April eisfrei und würde dann eine vorzügliche und bequeme Waſſerſtraße für Dampfer abgeben, wäre ſein Lauf nicht ebenſo, wie jener aller anderen kanadiſchen Prairie-Ströme, von Stromſchnellen, Untiefen, Sandbänken und Felsriffen unterbrochen. Dennoch verkehrt eine Anzahl von Dampfern der Hudſonsbai-Geſellſchaft zwiſchen Winnipeg und Edmonton. Ein kleines Dampfflachboot, die „Lily", befährt den Oberlauf des Fluſſes zwiſchen Edmonton und Fort Karlton, eine Strecke von etwa 800 km. Unterhalb Karlton nimmt der Fluß an Tiefe zu; von hier bis zu den großen Stromſchnellen an der Mündung des Saskatſchewan, alſo auf einer Strecke von 640 km, verkehrt ein größerer Dampfer, der „Northcote". Die erwähnten Stromſchnellen ſetzen der Schiffahrt zwiſchen dem Winnipeg-See und dem Saskatſchewan ein unüberſteigliches Hindernis entgegen, das früher durch das mühſelige Übertragen der Waren von unterhalb nach oberhalb der Schnellen — etwa 5 km weit — umgangen wurde. Vor einigen Jahren wurde hier eine Pferdebahn erbaut, die augenblicklich den Verkehr beſorgt.

Von der Mündung des Saskatſchewan nach jener des Red River, der Länge nach durch den Winnipeg-See, verkehrt ein dritter, viel kräftigerer Dampfer, um den heftigen, plötzlich auftretenden Stürmen hinreichend Widerſtand bieten zu können. Bei Hochwaſſer kann der Dampfer auch den Red River auf 50 km aufwärts bis zu dem untern Fort Garry, 30 km von Winnipeg entfernt, vordringen, wo ſich jetzt die Hauptwarenlager der Hudſonsbai-Geſellſchaft befinden.

Die Dampfer auf dem Saskatſchewan und die „Red River Carts" auf dem großen Prairie-Trail nach Edmonton werden indeſſen binnen wenigen Jahren durch das Dampfroß überflügelt werden, das jetzt ſchon den weſtlichen Teil von Manitoba in der Richtung nach Prinz Albert durchbrauſt. Portage la Prairie, ein kräftig emporblühendes Dorf an der kanadiſchen Pacific-Bahn, iſt der Ausgangspunkt dieſer neueſten Bahn Kanadas, des „Manitoba and Northweſtern Railway". Wer den eigentümlichen Bahnbau in den nordweſtlichen Prairien kennen lernen will, kann das nirgends beſſer thun, als an dem gegenwärtigen Endpunkte der neuen Linie, von der etwa 250 km fertiggeſtellt ſind, an dem „End of the track", wie die Amerikaner ſagen.

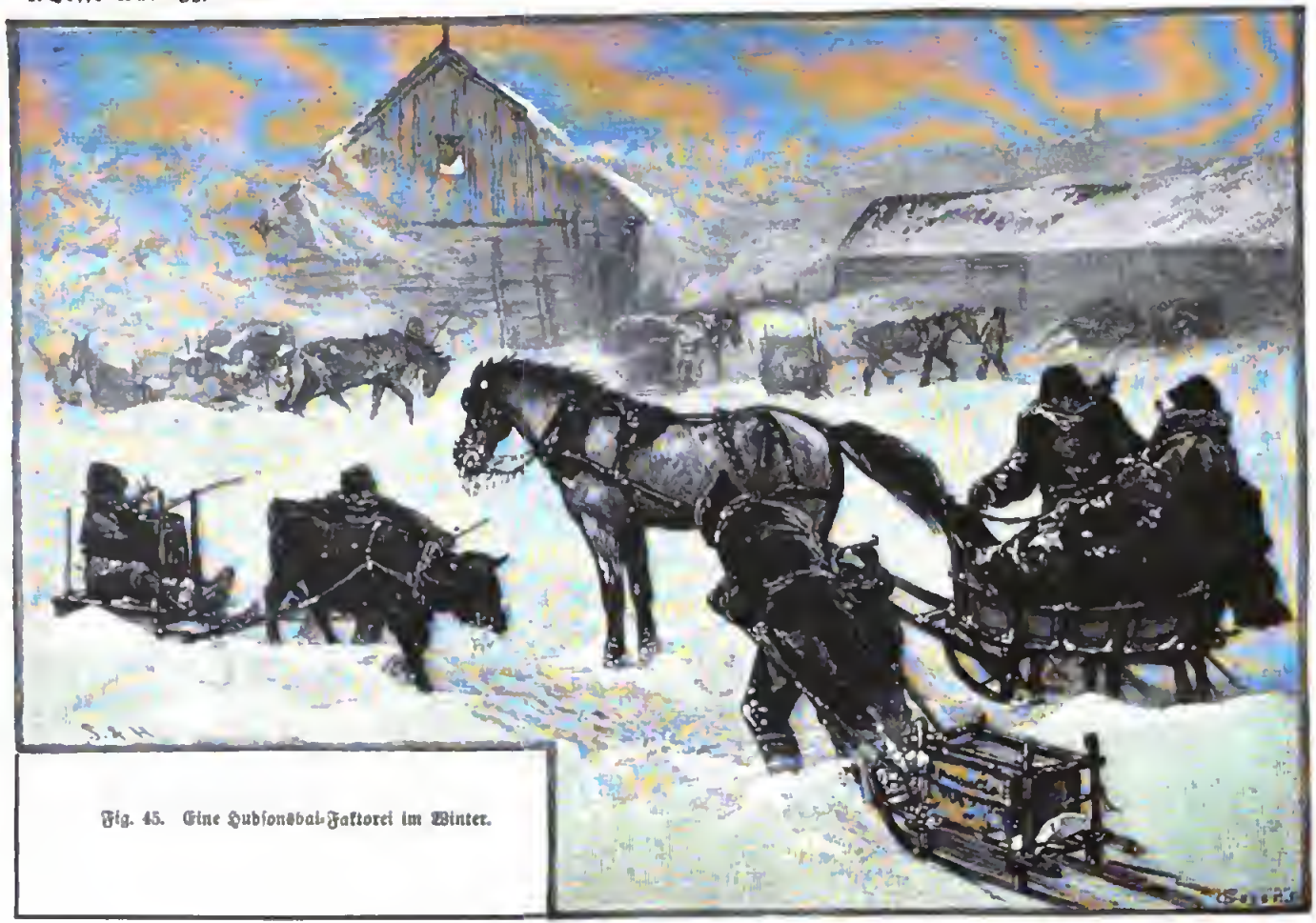


Fig. 45. Eine Hudsonsbai-Faktorei im Winter.

Auch wir verließen in Portage la Prairie den Zug, um die Prairie-Fahrt durch Manitoba gegen Saskatschewan zu unternehmen. Portage selbst bietet, mit Ausnahme seiner Getreidespeicher und des Zeltlagers der Sioux-Indianer, deren hier etwa 100 ihr urwüchsiges Leben fristen, ebenso wenig Bemerkenswertes wie die meisten anderen auf die flache, baumlose Prairie hingebauten Plätze. Schon während der ersten Stunden unserer Fahrt konnten wir die großen Schwierigkeiten erkennen, mit welchen der Eisenbahnbau hier verbunden ist. Das ganze Gebiet westlich von dem Winnipeg-See wird von stattlichen Flußläufen durchzogen, die sich tiefe Betten durch den Prairie-Boden gewaschen haben und sich natürlicherweise zu immer tieferen und weiteren Rissen und Höhlungen entwickeln, je mehr die Prairien in westlicher Richtung ansteigen. In diese Hauptflüsse mündet eine ungewöhnlich große Zahl von Nebenflüssen und Bächen, deren Bett am Ursprunge in gleichem Niveau mit dem Hochplateau der Prairie liegt, die sich aber auf ihrem Laufe gegen die Hauptflüsse immer tiefer unter das Niveau senken und immer breitere und tiefere Thäler einschneiden. Die Mehrzahl dieser Flußläufe ist dank der Verbrennung der Wälder, welche einst einen großen Teil des Prairie-Landes bedeckten, ausgetrocknet. Nur die Thäler, sogenannte Coulées, blieben übrig, und in welcher Richtung auch die Eisenbahnlinien diese Prairien durchziehen, überall stellen sich ihnen solche Coulées in den Weg. Die schwerste Aufgabe der Ingenieure ist es hier, längs der Thalwände der Coulées die Bahn auf- und abwärts zu führen, die geringsten Steigungen aufzusuchen und für die Überbrückung die schmalsten Stellen zu finden. Die Eisenbahnbauten sind hier ungemein kostspielig, und auch die Manitoba- und Nordwest-Eisenbahn ist nicht besonders günstig gestellt, obschon die Regierung ihr eine Landschenkung von 6400 Acres für jede Eisenbahnmeile machte.

56 km von Portage hielt unser Zug in Gladstone, einem Dorfe von einigen 50 Häusern. Noch im vergangenen Jahre (1886) hieß es Palestine, aber der Name behagte den zugewanderten Einwohnern nicht, und als sie die Überzahl über die stammsässigen Einwohner erreichten, wurde der Name „Gladstone" angenommen. Hier, wie in dem 65 km entfernten, gleichfalls an der Bahn gelegenen Minnedosa, in Shoal Lake und anderen Miniatur-Prairie-Städten, blüht die Landwirtschaft. Wir fuhren durch ausgedehnte Weizenfelder, die dem Anscheine nach vortreffliche Ernten liefern mußten. Zahlreiche Engländer, Schotten und besonders russische Mennoniten haben sich hier Farmen geschaffen, und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß das ganze Prairie-Gebiet von Manitoba und dem östlichen Assiniboia einer ähnlichen Blüte entgegengeht, wie Kansas oder Nebrasta.

In der Nähe von Birtle, einer kräftig emporstrebenden Prairie-Stadt, kamen wir an das Ende der Linie, und damit auch in das eigentümliche Zelt- und Hüttenlager, in welchem das mehrere Hundert Arbeiter zählende

Eiſenbahnbataillon Unterkunft findet. Solche Eiſenbahnſtädte ſind wohl nur im weſtlichen Amerika anzutreffen. In dem ſo ſtark bevölkerten Europa finden die beim Baue neuer Eiſenbahnen Beſchäftigten doch in den meiſten Fällen benachbarte Dörfer, Meierhöfe oder Städte. Hier, in der auf viele Meilen völlig unbeſiedelten Prairie, müſſen ſie ihre Schneckenhäuſer mit ſich auf dem Rücken tragen. Die Eiſenbahnſtädte wandern mit dem Bau der Eiſenbahn. Sie waren eine der merkwürdigſten Erſcheinungen beim Baue der amerikaniſchen Pacific-Bahnen und ſind es auch hier. Unſer Zug blieb mitten in einer Zelt- und Hüttenſtadt ſtehen, welche augenblicklich ziemlich verlaſſen dalag; denn die Einwohner waren längs der Bahnlinie auf Meilen in die offene Prairie hinaus beim Baue beſchäftigt. Auf einem Seitengeleiſe ſtand der Konſtruktionszug mit allerhand Maſchinen und Werkzeugen. Weiterhin ſtanden Waggons, beladen mit Schienen und Schwellen, ſowie die „Cabouſe", der Hotelwagen des Aufſehers, und der „Pay-Car", der Waggon des Zahlmeiſters. Über 100 weißer Leinwandzelte und Bretterhütten waren in der Nähe über die Prairie zerſtreut. Einzelne Zelte enthielten die zum Verkauf ausgebotenen Waren der „Traders", andere, größere waren zu gemeinſchaftlichen Speiſeräumen, noch andere zu Küchen eingerichtet. Die hölzernen Hütten ſtanden faſt durchwegs auf Rädern, ſo daß ſie mit Leichtigkeit über den ebenen Prairie-Boden weitergerollt werden konnten. Ein paar „Red Jackets" (Rotjacken), Gendarmen der „Mounted-Police", verſahen den Sicherheitsdienſt, indem ſie zwiſchen den Hütten auf und ab patrouillierten. In unmittelbarer Nähe der Zeltſtadt war eine Arbeiterbrigade damit beſchäftigt, die loſe auf den Schwellen liegenden Schienen an dieſe zu befeſtigen und miteinander zu vernieten. So weit das Auge reichte, in gerader Richtung auf Meilen in die offene Prairie hinaus, lagen die Schwellen, immer kleiner werdend, bis ſie ſich endlich in der Ferne ausnahmen, wie neben einander gelegte Streichhölzchen. Zu ihren Seiten lagen die Schienen, und ein „Gang" von Arbeitern hob dieſe vom Boden, um ſie in die richtige Lage auf die Schwellen zu bringen. Zu den Seiten der neuen Linie verkehrten ſchwer mit Schwellen und Schienen beladene Ochſenwagen, um dieſes Baumaterial von den Waggons nach den Punkten zu ſchaffen, wo ſie erforderlich waren. Wir fuhren der loſe auf dem Prairie-Boden liegenden Schwellenreihe entlang, in die Coulée hinein, wo eine weitere Abeiterbrigade das in die Thalwand eingeſchnittene Eiſenbahnbett ebnete, und erreichten endlich den ſchmalen, vielgewundenen Aſſiniboine-Fluß. Hier waren etwa 100 Zimmerleute beſchäftigt, eine „Treſtle Bridge" (Holzbrücke) über denſelben zu bauen. Oberhalb der Brücke lagen Hunderte von Baumſtämmen auf dem Fluſſe angeſtaut, von den Waldregionen des Oberlaufs herabgeſchwemmt.

Sobald die Strecke bis zum Fluſſe und die Brücke vollendet ſind, wird die Zeltſtadt der Arbeiter abgebrochen, um mit ihrer ganzen Bevölkerung

an dem neuen Endpunkt der Linie wieder zu erſtehen; an der alten Stelle aber bleiben keine anderen Spuren zurück, als alte Zeltſtangen, Düngerhaufen und verroſtete Blechbüchſen, die einzigen Ruinen der auf Dampfroſſen dahinfliegenden Prairie-Civiliſation.

22. Indianer und Kanadier auf dem Kriegspfade.

Saskatſchewan und Aſſiniboia, die beiden großen Territorien weſtlich des Winnipeg-Sees, waren, wie im vorhergehenden Kapitel erwähnt, im

Fig. 46. Ein Miſchling.

Jahre 1885 der Schauplatz eines großen Aufſtandes zwiſchen den anſäſſigen Halb-Indianern und Indianerſtämmen einerſeits und den kanadiſchen Expeditionstruppen unter dem Oberbefehl des engliſchen Generals Middleton andererſeits. Die vielen Kämpfe, Niedermetzelungen und Überfälle, von denen ſo manche entſchieden zu Ungunſten der kanadiſchen Truppen ausfielen, haben damals auch in Europa ſo viel von ſich reden gemacht, daß es hier wohl am Platze ſein mag, die Urſachen des Indianer-Aufſtandes näher zu betrachten.

Um die Verhältniſſe im Nordweſten Kanadas ſofort ins klare Licht zu ſetzen, braucht man ſie nur als eine Fortſetzung jener des großen Weſtens der Vereinigten Staaten zu betrachten. Es iſt der Kampf der Kultur gegen

die Wilden, der Kampf um die Herrschaft über ausgedehnte, fruchtbare Länderstrecken, welche den angestammten Herren entrissen und der Besiedelung und Bebauung unterworfen werden sollen. Überall, wo immer auch die Eisenbahn hingedrungen, entspannen sich längs ihrer Linie die gleichen Kämpfe. Es war so östlich des Mississippi, dann längs der Union- und Central-Pacific-Bahn in den sechziger Jahren; es war so, als die Northern-Pacific-Bahn neue Ansiedler und Trapper nach Dakota, Wyoming und Montana brachte, als das Southern-Pacific-System in das Gebiet der Navajos und Apaches vordrang; und heute ist die Reihe an das westliche Kanada gekommen, wo die kanadische Pacific-Eisenbahn das gleiche Pionierwerk unternehmen will. Es ist, wie gesagt, die alte Geschichte: der Indianer und mit ihm auch der Halb-Indianer oder Mischling wehrt sich gegen das Vordringen des Weißen in seine Jagdgründe; er kämpft um seine Scholle, die ihm die Mittel zu seinem Lebensunterhalte darbietet und ohne die er überhaupt nicht leben kann. Schon 1870, nachdem Kanada die unermeßlichen Länderstrecken der Hudsonsbai-Gesellschaft gekauft, hatten die Halfbreed-Aufstände einen bedenklichen Umfang angenommen, und es bedurfte des damaligen Obersten (und heutigen Generals) Wolseley, um die Indianer und Halfbreeds zu Paaren zu treiben. Auch damals war Louis Riel ihr Anführer. Es gelang ihm, sich über die Grenze nach den Vereinigten Staaten zu flüchten; als er nach fünfjähriger Verbannung nach Manitoba zurückkehrte, wurde er — ein bezeichnendes Streiflicht auf die Stimmung im Lande — in das Haus der Gemeinen gewählt. Aber dort war er nicht auf seinem Platze. Er wußte, daß er auf friedlichem Wege gegen die Majorität nichts auszurichten im stande sei. So kehrte er denn nach den großen Einöden des Nordwestens zu seinesgleichen zurück. Die weißen Ansiedler, welche die Trapper, Halfbreeds und Indianer schon aus der Provinz Ontario und Manitoba verdrängt hatten, zogen mit der immer weiter westlich vorrückenden kanadischen Pacific-Bahn ebenfalls westlich. Das ferne Manitoba wurde zum Mittelpunkte des Auswanderungsbezirkes, und von hier zogen unternehmende Ansiedler in die neugegründeten Territorien Assiniboia, Saskatschewan und nach Alberta. Wie in den „States", so gilt auch hier das geflügelte Wort: „Westward the star of the Empire moves" (gen Westen zieht der Stern des Reiches).

Nun waren den Indianerstämmen Kanadas in der westlichen Hälfte der „Dominion", einem Gebiete, so groß wie zwei Drittel von Europa, Reservationen angewiesen worden; das Land war noch ohne staatliche oder provinziale Einteilung, jeder Ansiedler oder Trapper konnte sich irgend ein Stück Land von meilenweiter Ausdehnung wählen und es bebauen, es war sein Eigentum. Die französischen „Halfbreeds" folgten den Indianern und siedelten sich westlich des Winnipeg-Sees in Saskatschewan und Alberta an. Mit dem Weiterbau der Eisenbahn mußte die Centralregierung in Ottawa

daran ſchreiten, das ungeheure Ländergebiet zu vermeſſen, in Provinzen einzuteilen und dieſe der Konföderation von Kanada einzuverleiben. Die Landvermeſſer gingen in ähnlicher Weiſe zu Werke, wie es ſeinerzeit in den Prairien der Vereinigten Staaten geſchah: das Land wurde in „townships“ von je 36 engliſchen Quadratmeilen eingeteilt, die einzelnen Quadratmeilen oder Sektionen abgeſteckt und vertragsmäßig derart verteilt, daß in jedem „township“ auf 20 Meilen Nord und Süd längs der Pacific-Bahn je 2 Quadratmeilen der Hudſonsbai-Geſellſchaft, je 16 der Eiſenbahn-Geſellſchaft und der Reſt der Regierung zur Verteilung unter Anſiedler zufallen ſollten. Doch nahmen die Landvermeſſer auf die Anſiedelungen und „Claims“ der Miſchlinge keine Rückſicht, ſondern zogen auch deren Ländereien mit in die Einteilung, da es die betreffenden Anſiedler unterlaſſen hatten, „to locate their claim“, d. h. der Regierung die Lage und Ausdehnung der von ihnen in Beſitz genommenen Ländereien anzuzeigen. Die Regierung wies alsdann die den Miſchlingen zweifellos rechtmäßig zukommenden Strecken weißen Anſiedlern an. Man kann ſich leicht vorſtellen, welche Wirkung dieſes brüske Verfahren auf die heißblütigen franzöſiſchen Halb-Indianer hatte.

Sie proteſtierten, ſchrieben an die Regierung und verlangten zunächſt die Anerkennung ihrer „Claims“, dann die Errichtung von freien Regierungsſchulen für ihre Kinder, und endlich — um ſich die Unterſtützung der Indianerſtämme zu ſichern — größere Geldleiſtungen und die Lieferung von Lebensmitteln an die letzteren. Die Centralregierung in Ottawa ließ die Sache trotz aller Warnungen und Drohungen verſchleppen, und das Ergebnis war der letzte Aufſtand, welcher von vielen niemand anderem als der Regierung ſelbſt auf das Kerbholz geſchrieben wird. Durch ein bißchen Nachgiebigkeit, ſo behauptet man, hätte der Krieg vermieden werden können, und bei Batoche, Duck Lake und Fort Pitt wäre nicht ſoviel Blut vergoſſen worden. Und doch wurde bisher allgemein die Behandlung der Indianer von ſeiten der kanadiſchen Regierung als ein Muſter von Weisheit und Ehrlichkeit angeſehen, und die Amerikaner ſüdlich der 49. Parallele blickten faſt mit ebenſo viel Bewunderung als Neid auf ihren räumlich ſo großen Nachbarſtaat, dem die Schrecken und Grauſamkeiten eines Indianerkrieges bisher unbekannt geblieben waren. Aber mit dieſer Indianerpolitik iſt es nicht ſo weit her. Wenn ſich der große Kampf um die Herrſchaft in den Hudſonsbai-Ländern nicht ſchon längſt entſponnen hat und der Indianer noch heute auf unermeßlichen Länderſtrecken nördlich des Saskatſchewan-Stromes unbeſtrittener Gebieter iſt, ſo hat dies zunächſt ſeinen Grund in der weiſen, gemäßigten Verwaltung der Hudſonsbai-Geſellſchaft, welche den Indianern friedfertig gegenübertrat, die mit ihnen abgeſchloſſenen Verträge auf das genaueſte einhielt und ein für beide Teile recht erſprießliches Tauſchgeſchäft mit ihnen unterhielt, das beſonders für die Indianer unentbehrlich war.

Die Hudsonsbai-Gesellschaft besaß das Handelsprivilegium für jene unermeßlichen Länderstrecken, war also allein berechtigt, den Indianern Waffen, Munition und Lebensbedarf zu liefern, sowie ihnen den Jagdertrag abzukaufen. Die Forts oder Fattoreien der Gesellschaft waren über das ganze Gebiet zerstreut, oft 1500 und 2500 km von der nächsten Ansiedelung der Weißen entfernt und der „Trader" oder Händler somit vollständig in der Gewalt der Indianer. Er mußte sich also, selbst wenn er nicht wollte, mit den Indianern gut vertragen und ihnen gerecht, fest und ehrlich gegenübertreten. In zweiter Linie wurden die Gegensätze zwischen Indianern und Weißen durch die vielfach zwischen ihnen abgeschlossenen Mischehen abgeschwächt; durch die Mischlinge wurde ein Bindemittel geschaffen. Deshalb darf man aber nicht glauben, die den Nordwesten Kanadas bewohnenden Indianerstämme seien minder grausam, minder tapfer, blutdürstig und barbarisch, als jene der Vereinigten Staaten. Die Ereignisse haben bereits gelehrt, daß in den „Schwarzfüßen", den Crees, den „Blut-Indianern" und den „Sarsies" dasselbe Blut rollt, wie in den Sioux und den Arapahoes.

Es ist nicht uninteressant, die Zusammsetzung der im Aufstande von 1885 aufgebotenen Streitkräfte zu untersuchen, zumal sie ja heute noch ebensogut wie vor zwei Jahren die hauptsächlichste Bevölkerung des Saskatschewan-Gebietes bilden.

Die Kanadier besitzen keine stehende Armee. Auf meinen Reisen durch Kanada — vom Atlantischen Ocean bis zu den Felsengebirgen — sah ich nur an zwei Orten reguläres Militär: in Halifax, der Hauptstadt von Neu-Schottland, dem einzigen Garnisonsplatz der englischen Armee, und in den Forts westlich von Winnipeg, wo kanadische Gendarmerie den Wachtdienst versieht. In den Forts von Halifax, wo die englische Kriegsflagge weht, stehen etwa 1500 Mann englischer Truppen aller Waffengattungen. In Quebec, Montreal, Toronto und den anderen Städten der weiten, spärlich besiedelten Dominion sieht man zuweilen Miliztruppen, die in gewissen Zeiträumen für einige Wochen unter die Waffen gerufen werden[1]. Auf dem Exerzierplatze nehmen diese Soldaten sich vortrefflich aus, jeder Mann ein Hüne, groß, gesund und ungemein kräftig, wie sich ja die Kanadier überhaupt durch stattlichen Körperwuchs vor anderen Nationen auszeichnen. Aber es fehlen geschulte, kriegstüchtige Generale und Offiziere, dann ein geordnetes Verpflegungswesen, das in einem straßen- und wegelosen, so ungemein spärlich besiedelten Lande von der größten Wichtigkeit ist. Gerade in jenen Gebieten,

[1] Es bestehen für das Einexerzieren der Milizen eigene Militärschulen und zwar: zwei Artillerieschulen zu Quebec und Kingston, jede mit zwei (!) Geschützen; eine Kavallerieschule zu Point Lévis, gegenüber Quebec, und drei Infanterieschulen zu Toronto, St. John (Quebec) und Fredericton, N.-B. Die dort stehenden Soldaten belaufen sich zusammen auf etwa 800 Mann.

in welchen sich die Aufstände von 1870 und 1885 abspielten, stößt der Reisende, und erst ein Heer, das neben Zelten und Lebensmitteln noch sein Kriegsmaterial mitführen muß, auf Schritt und Tritt auf ungewöhnliche Schwierigkeiten. Dies möge ein Bericht des „Toronto Mail" aus dem letzten Feldzug belegen.

„Die Grenadiere," so heißt es hier, „waren in ‚Calamity Camp' — ca. 70 km vom Hunde-See, nordwestlich vom Obern See, entfernt — den allergrößten Leiden und Entbehrungen ausgesetzt. Der einzige Zug der kanadischen Pacific-Bahn, der behufs Weiterbeförderung der Truppen auf den Kriegsschauplatz zur Verfügung stand, war von einem andern Regiment in Beschlag genommen. Den Grenadieren blieb also nichts übrig, als durch die mit tiefem Schnee überkleidete, durch Wälder und Seen unterbrochene Prairie zu marschieren. Das Thermometer zeigte 22° Kälte. An diesem Tage," so erzählt der Berichterstatter weiter, „konnten wir einen Vorbegriff der Entbehrungen bekommen, die unser noch harrten. Der Schnee lag an manchen Stellen 2 m hoch, und wir versanken bis über die Köpfe darin. Plötztich ließ die Kälte nach, es begann zu regnen und regnete ununterbrochen während dreier Stunden. Der Schnee verwandelte sich allmählich in eine weiche, schmutzige Schichte, in welcher wir natürlich bei jedem Schritte bis auf den Boden einsanken. Unsere Soldaten hielten sich gegenseitig an den Händen, um in der schlüpfrigen Masse nicht zu stürzen. Einige verloren das Bewußtsein und mußten getragen oder auf die Proviantwagen gelegt werden; andere schliefen vor Erschöpfung während des Marschierens ein. Nach drei Marschtagen hatten wir nur 70 km zurückgelegt, aber wir konnten nicht mehr weiter und lagerten auf der offenen Prairie, ohne jeden Schutz vor den eisigen Stürmen, welche dem Tau gefolgt waren. Endlich kam ein Eisenbahnzug, der uns aus unserer schrecklichen Lage befreite und nach Winnipeg weiterführte."

Das einzige tüchtige, mit allen Finten der Indianer vertraute Korps, welches die kanadische Regierung den Rothäuten und Mischlingen als nahezu ebenbürtig entgegenzustellen vermag, ist die „Mounted-Police" der nordwestlichen Territorien. Es sind durchweg prächtige, gebräunte Gestalten, vorzüglich bewaffnet und beritten. Auf den Schultern dieser 500—600 Mann ruhen Ordnung und Frieden im Lande. Sie haben ihr ganzes Leben auf Streifzügen durch die weiten Einöden, im Kampfe mit Rothäuten und weißen Trappern zugebracht; sie sind vorzügliche Schützen, abgehärtet gegen Sturm und Wetter, tollkühn, tapfer und deshalb weit und breit der Schrecken aller Gesetzlosen. Sie streifen in kleinen Trupps von 2—4, je nach Bedarf auch mehr Mann um die Indianer-Reservationen oder die Ansiedelungen der Weißen umher, und kaum entgeht ihnen in Friedenszeiten irgend ein Verbrecher. Hauptsächlich haben sie es auf die „Yankee-Traders" abgesehen, amerikanische

Händler, welche von Minnesota oder Dakota aus die Grenze überschreiten und das von den Rothäuten mit Leidenschaft begehrte „Feuerwasser" einschmuggeln; außerdem aber auf die Pferdediebe. Ist irgendwo ein Pferde- oder Viehdiebstahl ausgeführt worden, so errät der Gendarm aus gewissen Anzeichen fast immer, ob die Schuld einen Weißen oder einen Indianer trifft, ja selbst der betreffenden Indianerbande kommt er gewöhnlich sofort auf die Spur. Ohne weiter auf Hilfe zu warten, eilt er alsbald nach dem Lager der letztern und fordert von dem Häuptling die Auslieferung des gestohlenen Gutes und des Diebes. Die Krieger und Häuptlinge weigern sich wohl am ersten Tage, aber sie wissen, daß bald ein größeres Expeditionskorps gegen sie aufgeboten würde, sollten sie ernstlichen Widerstand leisten. Überdies sind die Rotjacken die einzige Behörde, bei welcher sie sich gegen etwaige Ungerechtigkeiten oder Verbrechen von seiten der Weißen beschweren können, und die Erfahrung hat sie gelehrt, daß der Gendarm gegen Rothäute wie gegen Weiße die gleiche Gerechtigkeit übt. Am nächsten Tage sind denn auch Pferde und Pferdedieb wirklich ausgeliefert. Leider ist die „Mounted-Police" nicht zahlreich genug, um einem Gegner die Stange zu halten, der auf 10 000, ja 15 000 und 20 000 Mann anschwellen kann.

Neben den Milizen und der „Mounted-Police" enthält das kanadische Korps auch „Skouts" und „Voyageurs". Die ersteren sind loyal gebliebene Indianerkundschafter, welche den Vorpostendienst versehen, den Feind aufstöbern, über seine Stärke berichten und durch ihren Scharfsinn, ihre Ausdauer, Gewandtheit und Schnelligkeit den Führern der Kolonialtruppen ganz unentbehrlich sind. Die „Voyageurs" hingegen, jene Mischlinge, sind mit den Reiserouten, den Lagerplätzen und der Art des Reisens in dem unwirtlichen Lande wohl vertraut. Sie kennen die Furten und Untiefen der zahllosen Gewässer, handhaben die schwachen Kanoes und Transportboote mit erstaunlicher Gewandtheit, kurz, „make themselves generally useful" (machen sich im allgemeinen nützlich), wie der Engländer zu sagen pflegt.

Ohne Hilfe von „Skouts" und „Voyageurs" ist das Reisen, und gar erst ein Indianerfeldzug, in dem einsamen Nordwesten Kanadas ganz unmöglich. Ein Feldherr mag dort die vortrefflichsten Truppen besitzen, aber ohne „Skouts" und „Voyageurs" wird er eine Angriffstaktik niemals einschlagen können: er wird vom Feinde unaufhörlich belästigt werden, um seine Lebensmittel-Zufuhren und seine Munition kommen und vielleicht mit seinem Korps vollständig niedergehauen werden, wie dies den amerikanischen regulären Expeditionskorps schon mehrmals zugestoßen ist. Auch General Middleton fiel 1885 zweimal in den indianischen Hinterhalt und konnte sich nur nach bedeutenden Verlusten zurückziehen. Glücklicherweise hatten sich nur einzelne Indianerstämme von dem Führer des Aufstandes bewegen lassen, den Kriegspfad zu betreten; daher gelang es General Middleton, schon mit

etwa 4000 Milizſoldaten die Aufſtändiſchen zu Paaren zu treiben und den Anführer Louis Riel gefangen zu nehmen. Anders hätten ſich die Verhältniſſe geſtaltet, wären die Blackfeet und die Sioux mit in den Kampf getreten.

Es war ein eigenartiges Häuflein Menſchen, das den Kanadiern in den Urwäldern und Prairien des Nordweſtens gegenüberſtand, eigenartig in jeder Hinſicht. Gelegentlich meines wiederholten Aufenthaltes in Kanada verkehrte ich vielfach mit ihm, und ich glaube kaum, daß die „Bois-brûlés“, d. h. die Miſchlinge, an Gaſtfreundſchaft, Leichtſinn, Verſchwendungswut, Tapferkeit und kameradſchaftlichem Geiſt von vielen anderen Völkerſchaften erreicht werden. Ein ſonderbares Gemiſch der verſchiedenſten Charakterzüge prägt ſich in ihnen lebhaft aus, und wenn auch manche derſelben zur Leidenſchaft ausarten, bleiben ihnen doch immer einige ſchöne Grundzüge eigen, wie z. B. der Sinn für Familienleben und Zuſammengehörigkeit. Dies gilt hauptſächlich von den franzöſiſchen Miſchlingen, den Métis, wie ſie in Kanada heißen. Die ſchottiſchen Miſchlinge ſind von den franzöſiſchen in mancher Hinſicht verſchieden, und die beiden vertragen ſich auch nicht ſehr gut miteinander. Nicht, daß ſie einander feindlich gegenüberſtehen, aber die Raſſenverſchiedenheit kommt zum Durchbruch: ſie meiden ſich, ſie leben *neben*-, nicht *miteinander*. Ich habe ſie in Winnipeg, dem Hauptſitz der Métis, oft beobachtet. Viele ſind derart mit weißem Blute verſetzt, daß man ſie dem Ausſehen nach kaum mehr für Métis halten würde. Achtel- oder Sechzehntel-Blut läßt die äußeren Indianermerkmale, das rabenſchwarze, glatte Haar ausgenommen, vollſtändig verſchwinden, und ſogar der Bart, welcher den Métis wie den Indianern fehlt, kommt wieder zum Vorſchein. Louis Riel, der nun längſt gehängte Anführer der Métis und einſtige Präſident der Republik des kanadiſchen Nordweſtens, war ein Sechzehntel-Indianer. Seinem Ausſehen nach war er Jules Ferry nicht unähnlich; als ich ihn ſah, trug er wie dieſer ſchwarze Koteletten. Die vielen Indianer, die ich noch 1883 in Winnipeg ſah, ſchienen mir viel ungeſchlachter, dunkler, als ihre Stammesgenoſſen in Texas und Kolorado. Ihre Hautfarbe war dunklem Leder nicht unähnlich, das Geſicht vollſtändig bartlos, das Kopfhaar ungemein dicht und ſtruppig. Die Métis der erſten Kreuzung zeigten noch ausgeſprochen den Indianertypus, aber je nachdem ſie von Schotten oder von Franzoſen abſtammten, war auch ihr Benehmen verſchieden. Zuweilen bewunderte ich dieſe und jene herkuliſche Geſtalt, die ſtramm und aufrecht die Straßen entlang marſchierte, gerade, wie eine abgeſchoſſene Kanonenkugel, ohne rechts oder links zu blicken, noch auszuweichen; ein anderer, flinker, gelenkiger, höflicher, grüßte dieſen oder jenen Kollegen. Der erſtere war ſchottiſchen, der letztere franzöſiſch-kanadiſchen Urſprungs. Ähnlich zeigen ſie ſich auch auf der Reiſe durch das Urland. Hatten wir einen ſchottiſchen Métis als „Voyageur“, ſo hieb er ſich manchmal im Walde mit der Axt

eine Bahn durchs Gestrüpp, räumte auf einer Furt wohl einen Felsblock aus dem Wege, lenkte das Kanoe gegen den Strom. Der französische „Voyageur" hingegen bahnte sich gewöhnlich mit nicht geringerer Geschicklichkeit den Weg um das Gestrüpp herum, wich dem Felsblock geschickt aus, schwamm mit dem Strom. So sind sie in allem, was sie beginnen. Beide Arten Métis sprechen neben der Sprache der Mutter oder des Vaters auch die andere Landessprache und überdies eine ganze Anzahl indianischer Sprachen, hauptsächlich die Odschibewa- und die Siouxsprache. Begegnen sie sich in der Wildnis, so sprechen sie weder französisch noch englisch miteinander, sondern gewöhnlich eine Indianersprache. Der schottische Métis neigt mehr den angelsächsischen Ansiedlern, sowie der Regierung zu und steht gewöhnlich als „Voyageur" oder Jäger im Dienste der Hudsonsbai-Gesellschaft. Der französische Métis hingegen wirtschaftet auf eigene Faust, ist unabhängiger und mehr den Indianern zugethan, wie er denn überhaupt die allgemeine Abneigung der französischen Kanadier gegen die Angelsachsen teilt.

Aber auch unter den französischen Métis selbst zeigt sich eine gewisse Charakterverschiedenheit, je nachdem das weiße Blut in ihren Adern von der Mutter oder dem Vater stammt. Métis, deren Mutter eine französische Kanadierin war, ziehen selten nach dem wilden Nordwesten, um dort das Trapper- und Jägerleben zu führen: sie bleiben in den Ortschaften und werden vortreffliche Ackerbauer. War die Mutter eine Indianer-Squaw, so folgen sie den betreffenden Indianerstämmen, werden Jäger und „Voyageurs" mit allen guten und schlechten Eigenschaften der beiden Rassen, bleiben jedoch in politischer Hinsicht eifrige Anhänger der Franzosen, wie schon aus ihrem „Folk Lore", den in der Wildnis im Laufe der Jahrhunderte entstandenen, noch ungeschriebenen Volks- und Kriegsliedern, hervorgeht. Bezeichnend in dieser Hinsicht ist beispielsweise allein schon die Flagge, welcher Louis Riel und die französischen Métis im Aufstande von 1870 und auch 1885 wieder sich bedienten: das französische weiße Lilienbanner mit der irischen Harfe in der Mitte — die letztere wohl ein Zugeständnis an die irischen Fenier, welche auch in Kanada mit den Feinden Englands Hand in Hand gehen[1].

Die Métis zeigen dem Fremden gegenüber die gleiche Scheu und Schweigsamkeit, wie die Indianer. Ist aber das Eis gebrochen, dann muß man ihren ungewöhnlichen Scharfsinn, ihren Mutterwitz und ihr Gedächtnis bewundern, welch letzteres sich in mancher leicht hingeworfenen Bemerkung kundgiebt. Sie sind auf Reisen durch die Wildnis dasselbe, was Piloten auf Flüssen oder in Untiefen sind. Sie brauchen eine Reise durch Wald und Schluchten,

[1] In Kanada ist dies um so gefährlicher, als von den 4½ Millionen Einwohnern etwa ⅓ französischen und ¼ irländischen Ursprungs sind. Die Franzosen und Irländer zählen zusammen 2½, die Engländer und Schotten nur 1½ Millionen. Der Rest verteilt sich auf Deutsche (¼ Million), Indianer, Holländer u. s. w.

über Flüsse und Seen nur einmal unternommen zu haben, um sich nach Jahren sofort wieder zurechtzufinden, und dieser Felsen, jener Baum, den sie sich bei der ersten Reise gemerkt, dient ihnen bei der zweiten als Anhaltspunkt und Wegweiser. Die geringsten Kleinigkeiten, die unscheinbarsten Veränderungen fallen ihnen auf. Dabei zeigen sie bewundernswerte Zähigkeit und Ausdauer.

Kein Volk hat sich im Kriege so furchtbar zäh, ausdauernd und todesmutig gezeigt, wie die Indianer. Der Indianer ist ein geborener Soldat; wie der Mischlingstrapper, ist er an die größten Entbehrungen gewöhnt, er kennt alle Schleichwege, Pässe und Furten im ganzen Territorium und ist ein so vorzüglicher Schütze, daß er fast jene sagenhafte Treffsicherheit bewahrheitet, von der uns Cooper so viel erzählt. Da die Indianer eine offene Feldschlacht fast nie annehmen, sondern in der Regel eine Art Guerrilla-Krieg führen, so muß ihnen eine numerisch mehrfach überlegene Kriegsmacht gegenübergestellt werden, um sie zu Paaren zu treiben. Bei der Berechnung der indianischen Streitkräfte darf man nicht etwa, wie bei anderen Völkerschaften, nur ein Drittel des ganzen auf dem Kriegspfade befindlichen Stammes annehmen und die Weiber ausschließen. Wie bei den Beduinen, ziehen auch bei den Indianern Weib und Kind mit der ganzen Habe in den Krieg; aber während die Frauen den ersteren eine Last und ein Hindernis sind, beteiligen sich die indianischen Squaws nicht selten wie Furien an dem Kampfe und sind mitunter grausamer, tollkühner als die Männer. Die älteren Weiber verbinden und pflegen die Verwundeten, bewachen die Ponies, die Herden und die Zelte. Es können also bei einem Indianerstamm von 10 000 Seelen getrost 6000 Streiter angenommen werden.

Die Indianer Kanadas unterscheiden sich in ihren Kriegsgebräuchen nur wenig von ihren Stammesgenossen in den Vereinigten Staaten, bloß daß sie durch die Laster der Weißen körperlich und sittlich noch nicht so heruntergekommen sind wie die ersteren. Unter ihnen findet man noch unverfälscht viele der von Catlin und anderen Reisenden geschilderten Sitten und Gebräuche. Obschon dem Namen nach mehrere Stämme zum Christentum bekehrt worden sind, verehren sie doch noch die großen heidnischen Manitous (Götter), pflegen die Medizintänze, die heidnischen Jagd- und Fischfang-Ceremonien, ja sogar der grauenhafte „Sonnentanz" ist bei den Crees, den Sarsies und Piegans noch heute allgemein. Das Hauptstreben jedes Indianer-„Bucks" (Jünglings) ist darauf gerichtet, „Krieger" zu werden; dann erst, nach gräßlichen Prüfungen, hat er das Recht, zu heiraten, ein eigenes „Tepee" (Zelt) zu bewohnen und in dem Rate des Stammes mitzusprechen. An einem bestimmten Tage versammelt sich der Stamm in dem großen, mit Schilden, Skalpen und Waffen geschmückten Ratszelte; die „Bucks" stellen sich in einer Reihe auf, und der „Medizinmann" macht jedem „Buck"

mittelſt eines ſcharfen Bowiemeſſers vier tiefe Einſchnitte in die nackte Bruſt. Unter die ſo entſtehenden Haut- und Muskelſtreifen ſchiebt er ſtarke, kurze Holzſtücke oder Sehnen ein, ohne daß die „Bucks" es wagen würden, dabei nur eine Miene zu verziehen. Hierauf werden um dieſe Hölzer lange Schnüre gewunden und das andere Ende derſelben an ein in der Mitte des Zeltes errichtetes galgenartiges Gerüſt gebunden. Es iſt nun die Aufgabe der „Bucks", ſich von dieſen Feſſeln loszureißen. Unter den gräßlichſten Schmerzen zerren ſie daran herum, daß die Muskeln weit aus der blutüberſtrömten Bruſt hervortreten. Viele verlieren das Bewußtſein, andere zerren ein oder gar zwei Tage an ihren grauenhaften Feſſeln, aber ſchließlich geben die Muskeln doch nach, der „Buck" iſt frei, ein Krieger! Die Heilung der weitklaffenden Wunden dauert ungeachtet vorzüglicher, den Indianern bekannter Heilmittel monatelang.

Unter den Sioux und Crows in Idaho und Montana iſt der Sonnentanz gleichfalls im Gebrauche. Jedenfalls beweiſt er, aus welchem Holz dieſe Indianerkrieger geſchnitzt ſind. An Entbehrungen aller Art von früher Kindheit an gewöhnt, überdauern ſie Kälte, Hunger und Durſt, körperliche Anſtrengungen u. ſ. w. in noch viel höherem Grade als die Métis und Trapper. Sie ſind die vorzüglichſten Reiter und verrichten auf ihren kleinen, zähen Ponies ganz dieſelben Kunſtſtückchen, wie die Koſaken oder Kirgiſen. An Treffſicherheit im Schießen dürften ſie kaum ihresgleichen haben, zumal ſie heute, dank der unglaublichen Sorgloſigkeit der kanadiſchen Regierung, mit vorzüglichen Wincheſter- oder Remington-Repetiergewehren verſehen ſind. Schon die erſte Schlacht, welche ſie General Middleton und den Kanadiern geliefert, legte hiervon glänzende Beweiſe ab. Ungeachtet der großen Entfernungen erreichte die Zahl der Toten unter den Kanadiern die Hälfte der Verwundeten, und auch die Verwundeten waren faſt ausſchließlich in die Bruſt oder die Arme, wenige in die Beine getroffen.

Abgeſehen von ihrer Ausdauer, Zähigkeit, Schlauheit und Tapferkeit, beſitzen die Indianer noch einige andere Eigenſchaften, welche ſie zu den gefürchtetſten Feinden ſtempeln. Eine indianiſche Streitmacht wird faſt nie überrumpelt werden, ihr Spioniersſyſtem iſt viel zu umſichtig angelegt; dagegen iſt es ihre Stärke, den Feind in einen Hinterhalt zu locken und dann niederzumachen. General Middleton, obſchon ein alter Indianerkämpfer, der ſich ſeine Sporen in vielen Expeditionen verdient hatte, erfuhr dies mehrmals gelegentlich des letzten Krieges. Die Indianer nehmen eine offene Feldſchlacht ſelten an, und kommt es wirklich dazu, ſo befolgen ſie eine ganz eigentümliche Taktik. Unter gellendem Geſchrei, das nach den Verſicherungen amerikaniſcher Offiziere das Gewehrfeuer übertönt und ganz niederdrückend auf die Truppen wirkt, jagen ſie auf ihren flinken Ponies dem Feinde entgegen. Sind ſie aber auf Schußweite herangekommen, ſo ſtieben ſie aus-

einander und sammeln sich an den Flanken des Gegners zu einem Angriff, so rasch, daß kaum Zeit vorhanden ist, gegen sie Front zu machen. Dort wiederholen sie dasselbe Manöver, und binnen ganz kurzer Frist ist die Streitmacht von schreienden, auf und nieder galoppierenden Feinden umzingelt, die eifrig in sie hineinschießen und selten ihr Ziel verfehlen. Bei diesen Umzingelungsritten legen die Indianer sich stets auf die vom Feinde abgewendete Seite ihres Pferdes. Fällt einer der Ihrigen, so sprengen sie an ihm vorbei und werfen den Körper mit staunenswerter Geschicklichkeit vor sich in den Sattel. Sind sie zu schwach, um den Gegner zu schlagen, oder hat dieser die Oberhand behalten, so sind sie im Nu zerstoben und fliehen nach allen Richtungen. Zerteilt sich der Gegner zu ihrer Verfolgung, so locken sie die einzelnen Trupps weit vom Hauptkorps ab und vereinigen sich dann wie auf ein gegebenes Zeichen, um ihnen den Garaus zu machen. In all ihren Kämpfen entwickeln sie eine außergewöhnliche Taktik, kraft deren es erklärlich ist, wie in den amerikanischen Indianerkriegen eine Handvoll Rothäute monatelang ganze Schwadronen und Regimenter beschäftigen konnte.

In Friedenszeiten ist neben der Jagd das Manövrieren ihre Hauptbeschäftigung, und die amerikanischen Offiziere, welche ihren Pferderennen, Scheibenschießen und taktischen Bewegungen beigewohnt haben, sind voll des Lobes ob ihrer Geschicklichkeit. Viele ihrer Finten wurden sogar von der amerikanischen Kavallerie angenommen. Die Häuptlinge leiten die ausgedehntesten Manöver auf Meilenweite einfach durch optische Signale; mittelst eines Stückchens Spiegel in ihrer hohlen Hand, mit welchem sie die Sonnenstrahlen auffangen, geben sie die betreffenden Zeichen, die von den adleräugigen Kriegern auf unglaubliche Entfernungen bemerkt werden. Sind sie auf dem Kriegspfade, so ist es ihre erste und hauptsächlichste Aufgabe, den Feind fortwährend in Fühlung zu behalten. Sie beobachten ihn wochenlang, ohne ihre Gegenwart zu verraten, lassen sogar günstige Gelegenheiten zu Schädigungen ungenützt vorbeigehen, bis er sich unbewußt irgend einem Engpaß oder einem Kessel nähert, wo ihm der Rückzug oder die Verbindung mit seiner Operationsbasis erschwert ist. Dann ist der Augenblick des Hauptschlags gekommen. Die alten Weiber und Kinder werden mit den Zelten und Viehherden in irgend einem Versteck untergebracht, der große Manitou (Gott) des Krieges feierlich befragt, ob ein Kampf gute oder schlechte „Medizin" sei, und sagt der Medizinmann nach allerhand Hokuspokus und Fetischmitteln, daß der Angriff gewagt werden möge, so ergeht es dem Feinde in der Regel schlimm. Selten lassen sie einen ihrer Verwundeten oder Toten liegen, dagegen fallen sie stets über jene des Feindes her, um ihnen den „Koup" zu geben und sich dadurch das Anrecht auf den Skalp der Betreffenden zu sichern. Derjenige, welcher mit den meisten Skalps am Gürtel ins Lager zurückkehrt, ist der Held des Tages. Durch den Auf-

enthalt, der mit dem Skalpieren verbunden iſt, wird der Indianer auf der Verfolgung ſeiner Gegner nicht ſo gefährlich wie beim Angriff: wird doch bei jedem Gefallenen Halt gemacht; das aber giebt den Fliehenden einen gewiſſen Vorſprung.

23. Die kanadiſche Pacific-Bahn.

Wie in den großen Prairien des amerikaniſchen Weſtens die Pacific-Bahnen es waren, welche die über alle Erwartungen raſche Beſiedelung der Prairien und der Küſten des Stillen Oceans ermöglichten, ſo wird ſicherlich auch die kanadiſche Pacific-Bahn zum Pionier der Kultur in den Hudſonsbai-Territorien werden. Schon die bisherigen Ergebniſſe zeigen, daß ſich die kanadiſche Regierung in ihrer Politik nicht getäuſcht hat, als ſie der betreffenden Eiſenbahngeſellſchaft wahrhaft ſtaunenswerte, in der Geſchichte des Eiſenbahnweſens bisher nicht gekannte Erleichterungen und Schenkungen gewährte.

Allerdings kann der kanadiſche Nordweſten, d. h. das etwa $2^1/_2$ Millionen Quadratkilometer umfaſſende Gebiet zwiſchen dem Winnipeg-See und den Felſengebirgen, nicht entfernt den Vergleich aushalten mit den Prairien von Nebraska und Kanſas, aber innerhalb mäßiger Grenzen iſt die Beſiedelung und Ausnützung der kanadiſchen Prairien noch möglich und konnte nur durch die Erbauung einer Bahn wie die kanadiſche Pacific-Bahn erfolgen. Doch liegt die Bedeutung der Bahn nicht allein in der Aufſchließung der Prairien: es galt, durch ſie die einzelnen, mehrere Tauſend Kilometer voneinander entfernten Provinzen Kanadas miteinander zu verbinden und innerhalb weniger Tage einander zugänglich zu machen. Noch vor acht Jahren bedurfte es mehrerer Monate Zeit, um auf dem Landwege von der atlantiſchen Seeküſte aus die fernen Anſiedelungen an den Felſengebirgen und am Athabaska-See zu erreichen; heute ſind ſie auf ebenſoviele Wochen einander näher gerückt. Unter den früheren Verhältniſſen war es beinahe ein Ding der Unmöglichkeit für die Central-Regierung, in der weiten, den halben Kontinent von Nordamerika umfaſſenden Kolonie thatſächlich zu herrſchen. Die Unterdrückung eines Indianer- oder Meſtizen-Aufſtandes, wie jener des Jahres 1870, war mit kaum überwindlichen Schwierigkeiten, Koſten und Zeitaufwendungen verbunden. Vor etwa vierzig Jahren ging der nächſte und thatſächlich einzig mögliche Weg nach Winnipeg über die Hudſonsbai, und die engliſche Regierung ſandte ſogar im Jahre 1846 von England aus eine Militär-Expedition mit Kavallerie und Geſchützen über die Hudſonsbai dorthin. Noch vor fünf Jahren mußte man, um Britiſch Kolumbien oder die Prairien des Saskatſchewan möglichſt ſchnell zu erreichen, die Eiſenbahnen der Vereinigten Staaten in Anſpruch nehmen, die jedoch einer Militärmacht nicht zugänglich geweſen wären. Gelegentlich des großen Meſtizen-Aufſtandes von 1885, wo die kanadiſche Pacific-Bahn noch nicht vollendet war, mußte

das Expeditionskorps unter dem Oberbefehl General Middletons mitten im Winter durch 60 cm hohen Schnee über 150 km zu Fuß zurücklegen, um Winnipeg zu erreichen, ja eine Strecke lang marſchierten die Truppen ſogar auf der Eisdecke des längs der Nordufer zugefrorenen Obern Sees.

Als Verbindungslinie zwiſchen den einzelnen Provinzen Kanadas war alſo die kanadiſche Pacific-Bahn eine Notwendigkeit, aber auch als Weltverkehrslinie oder vielmehr als Verkehrslinie zwiſchen England und deſſen Kolonieen im Stillen Ocean — zunächſt Auſtralien und Neu-Seeland — beſitzt ſie für England als Kolonialmacht die höchſte Bedeutung. Es mögen alſo hauptſächlich die politiſchen Erforderniſſe bei der ungemein raſchen Erbauung dieſes Rieſenwerkes, der längſten unter einer Leitung ſtehenden Eiſenbahnlinie der Welt, in Rechnung gezogen ſein. England hatte entſchieden die Schaffung einer neuen Verbindung mit Oſtaſien im Auge, als es im Verein mit der kanadiſchen Regierung in Ottawa den Bau ſo kräftig unterſtützte und mit ſolchem Nachdruck betrieb[1]. Niemals iſt vielleicht ein Werk von ſo gewal-

[1] Bis zur Fertigſtellung der kanadiſchen Pacific-Bahn war der kürzeſte Weg, der England nach Oſtaſien und Auſtralien zur Verfügung ſtand, jener über Gibraltar und Suez, deſſen Offenhaltung ihm jedoch bei kriegeriſchen Verwickelungen ziemlich ſchwer fallen würde. Es bliebe der großen Kolonialmacht dann nur der lange Umweg über das Kap der guten Hoffnung übrig. So ſeltſam es nun auch ſcheinen mag: mit der Fertigſtellung der kanadiſchen Pacific-Bahn hat England ſich eine Verkehrslinie nach Oſtaſien geſchaffen, welche nicht nur kürzer iſt als der Weg durch Suez, ſondern auch als jener über New-York und San Francisco. Überdies hat dieſe neue kanadiſche Linie den gar nicht genug zu ſchätzenden Vorzug, durchwegs über engliſches Gebiet zu führen und durchwegs nur engliſche Häfen zu berühren. Man wäre zu glauben geneigt, daß Kanada viel zu nördlich liege, um einen kürzern Verbindungsweg mit Japan herzuſtellen, als jener über New-York und San Francisco, welcher anſcheinend der Luftlinie am nächſten kommt. Dennoch liegt Yokohama dem pacifiſchen Endpunkt der kanadiſchen Pacific-Bahn, nämlich Vancouver, um 400 km näher als San Francisco. — Von Vancouver nach Montreal iſt die Luftlinie um 380 km kürzer als die von San Francisco nach New-York, während die Entfernung zwiſchen Montreal und Liverpool wieder um 320 km kleiner iſt als jene zwiſchen New-York und Liverpool. Die betreffenden Entfernungen ſowie die zu ihrer Bewältigung erforderlichen Zeiträume werden aus der nachſtehenden Tabelle leicht erſichtlich.

Von Yokohama nach Liverpool:	Stiller Ocean.		Amerik. Eiſenbahn.		Atlant. Ocean.		Geſamt-	
	Entfernung	Zeit	Entfernung	Zeit	Entfernung	Zeit	Entfernung	Zeit
	km	Tage Std.	km	Tage Std.	km	Tage Std.	km	Tage Std.
über Vancouver-Quebec . . .	6809	11.18	4912	3.15	4281	7.09	16002	22.18
über San Francisco-New-York	7192	12.10	5263	5.17	5036	8.16	17491	26.19
Unterſchied zu Gunſten d. kanadiſchen Linie .	383	0.16	351	2.2	755	1.07	1489	4.1

tigem Umfange binnen ſo kurzer Zeit ausgeführt worden. Die Eiſenbahngeſellſchaft erhielt ihre Konzeſſionen im Februar 1881, und im Frühjahr 1886 war der neue Schienenweg über den ganzen Kontinent in einer Länge von

---

Dieſe Zeiterſparnis gilt allerdings nur während der Sommermonate, da ja im Winter die Häfen von Quebec und Montreal zugefroren und dem Schiffsverkehr nicht zugänglich ſind. Im Winter fahren die Schiffe ſtatt nördlich gewöhnlich ſüdlich um Neufundland herum, was den Waſſerweg um 235 km verlängert.

Die Panama-Route wird kaum jemals mit der kanadiſchen in ernſtlichen Wettſtreit treten können; denn die Entfernung von Southampton nach Aſpinwall beträgt 7755 km, iſt alſo viel zu bedeutend, als daß ein Schnelldampfer die ganze Strecke ohne Aufenthalt in einem Kohlenhafen zurücklegen könnte. Die Fahrt nach Aſpinwall wird alſo kaum weniger als 12½ Tage betragen können. Die Durchfahrt durch den einmal fertiggeſtellten Kanal wird, die unvermeidliche Verſäumnis eingerechnet, kaum weniger als einen Tag beanſpruchen, ſo daß die Dampfer ſchon bis zum Stillen Ocean im ganzen drei Tage mehr brauchen, als die Dampfer- und Eiſenbahnroute nach Vancouver.

Die gegenwärtig ſchnellſte Route von England nach Auſtralien geht über Brindiſi, Suez, Colombo nach Melbourne oder über San Francisco nach Sydney; beide Wege erfordern eine Fahrt von 42 Tagen. Die Reiſe über Panama und Auckland nach Sydney erfordert ſogar 44 Tage. Der Weg über die kanadiſche Pacific-Bahn jedoch wird, ſobald einmal der Poſtdampfer-Verkehr auf dem Stillen Ocean im Gange iſt, nicht mehr als 30 Tage betragen.

Die gegenwärtig ſchnellſte amerikaniſche Route nach Sydney iſt die nachſtehende:

von Liverpool nach New-York	5036 km	9	Tage
„ New-York nach San Francisco . . .	5263 „	7	„
„ San-Francisco nach Honolulu . . .	3366 „	8	„
„ Honolulu nach Auckland	6167 „	14	„
„ Auckland nach Sydney	2053 „	4	„
Total	21885 km	42	Tage.

Die Route über Panama iſt um 1770 km kürzer und beträgt nur 20 110 km, jene über Vancouver jedoch iſt noch um weitere 320 km kürzer und beträgt nur 19 790 km.

Dieſe letztere Route, welche durch die Fertigſtellung der kanadiſchen Pacific-Bahn ermöglicht iſt, bietet jedoch noch weitere, ſo bedeutende Vorteile, daß ſie bei guter Verwaltung alle anderen Linien übertreffen könnte, nämlich die ungemein billige Beſchaffung von Kohlen. Der koſtſpieligſte Faktor bei den heutigen Oceanreiſen iſt bekanntlich noch immer das Brennmaterial, und von ſolchem iſt auf der ganzen Strecke England-Colombo-Calcutta-Auſtralien oder England-Panama-Auſtralien nichts zu finden. Die engliſchen Dampfer müſſen demnach die ganz ungeheuerlichen zu ſo großen Reiſen erforderlichen Kohlenmaſſen gleich bei der Abfahrt mit ſich nehmen, oder wenn ſie in ihrem Schiffsraum Platz für Frachten gewinnen wollen, jedes Pfund Kohle von England aus durch eigene Frachtſchiffe nach den Kohlenhäfen Gibraltar, Malta, Alexandrien, Aden, Colombo ſenden laſſen, bis endlich die auſtraliſche Kohle in ihren Bereich kommt. Auf der kanadiſchen Route finden jedoch die Dampfer die nötigen Kohlen an Ort und Stelle, zunächſt in ihrem neuſchottiſchen Hafen, dann wieder beim Auslaufen vom Stillen Ocean in Vancouver, wo bei Nanaimo ſich ausgedehnte Lager der vorzüglichſten Kohle befinden, und ſchließlich an ihrem weſtlichen

4650 km bereits vollendet. Allerdings waren 1140 km hiervon vorher ſchon von der Regierung ſelbſt gebaut und der Pacific-Bahn unentgeltlich überlaſſen worden. Außer dieſen 1140 km fertiger Eiſenbahnlinie, die einen Wert von 35 Millionen Dollars darſtellen, gab die Regierung der Geſellſchaft noch 25 Millionen Dollars an Barunterſtützungen und 25 Millionen Acres Eiſenbahnländereien, ferner das Wegerecht, Bauplätze für ſämtliche Bahnhöfe und das Recht der freien Einfuhr des notwendigen Baumaterials. Keine andere Bahn darf während der nächſten 20 Jahre zwiſchen der gegenwärtigen Pacific-Bahn und der Grenze der Vereinigten Staaten gebaut werden, der ganze Beſitz der Pacific-Bahn einſchließlich ihrer Ländereien iſt für immer von allen Steuern und Abgaben befreit.

Unter ſo ungewöhnlich günſtigen Verhältniſſen iſt es eigentlich nicht zu verwundern, daß die kanadiſche Pacific-Bahn ſtatt im Jahre 1891, wie urſprünglich beabſichtigt war, ſchon im Jahre 1886, alſo fünf Jahre früher, fertiggeſtellt und dem Verkehr übergeben wurde. Zwar geht der größte Teil der Linie durch dem Bau günſtige Gebiete, dagegen gehören die Strecken längs der Norduſer des Obern Sees und über die Felſengebirge bekanntlich zu den ſchwierigſten, die jemals in Schienenfeſſeln gezwängt wurden.

Die Strecke von Montreal bis zum Nipiſſing-See (560 km) führt durch alte, verhältnismäßig gut beſiedelte Gebiete und ausgedehnte Waldungen. Weſtlich vom Nipiſſing-See erreicht die Bahn gänzlich unbebaute Wald- und Felſengelände ohne irgend welche Anſiedelungen. Die ganzen 1600 km zwiſchen dem Nipiſſing-See und Winnipeg werden innerhalb des nächſten Jahrhunderts wohl ſchwerlich Einwanderer anlocken; denn das zwiſchen dem Obern See und der Hudſonsbai gelegene Land gehört zu dem unwirtlichſten des ganzen Kontinents. Erſt bei der Grenze von Manitoba erreicht die Bahn das ſtolze Waldgebiet des Regen-Fluſſes, bei Winnipeg die ausgedehnten Prairie-Länder Kanadas, die ſich auf mehr als 1400 km ohne Unterbrechung bis zu den Felſengebirgen hin erſtrecken und in ihrem Weſen den amerikaniſchen Prairien ähneln. Innerhalb der Grenzen Manitobas und des öſtlichen Teiles von Aſſiniboia enthalten dieſe Prairien den fruchtbarſten Ackerboden; weiter weſtlich verwandeln ſie ſich in Weideländer. Nachdem die Bahn endlich die Felſengebirge erreicht hat, beherrſchen deren gewaltige Ketten den Reſt der Strecke bis zum Stillen Ocean. Es kann vielleicht als ein bedeutſames Vorzeichen für die Zukunft und als Zeugnis für die ſtrategiſche Wichtigkeit der kanadiſchen Pacific-Bahn gelten, daß deren erſter Güterzug vom Atlantiſchen Ocean her mit Material zur Erbauung eines

Endpunkte, in Sydney ſelbſt. Dieſer Vorteil iſt um ſo wichtiger zu Kriegszeiten, als England dadurch in den Stand geſetzt wird, auch unter möglichſt ungünſtigen Verhältniſſen ſeine Poſt-, Frachten- und Truppen-Verbindung mit den entlegenſten und bedeutendſten Kolonieen aufrecht zu erhalten.

Docks auf Vancouver für die engliſche Kriegsmarine beladen war. Der zweite Güterzug aber enthielt ſchon eine Waggonladung Jamaika-Zucker, für Britiſch Kolumbien beſtimmt. Die geſamten Koſten der kanadiſchen Pacific-Bahn bezifferten ſich auf beiläufig 250 Millionen Dollars.

Nächſt der Pacific-Bahn, die mit ihren Nebenlinien im ganzen eine Länge von nahezu 6900 km beſitzt, ſind die zwei wichtigſten Bahnen Kanadas: die Interkoloniale Eiſenbahn, welche ſich an den öſtlichen Endpunkt der Pacific-Bahn (Quebec) anſchließt und dieſen mit dem atlantiſchen Seehafen Halifax, und die Grand-Trunk-Eiſenbahn, welche Quebec und Montreal mit einem ſüdlichern atlantiſchen Seehafen, dem auch im Winter Schiffen zugänglichen Portland im Staate Maine, verbindet. Dieſe zwei großen Bahnlinien geben der Überlandbahn unmittelbare Anſchlüſſe an atlantiſche Häfen und die dort verkehrenden überſeeiſchen Dampferlinien. Die Geſamtlänge der kanadiſchen Eiſenbahnen beträgt augenblicklich (1887) an 17 600 km, mit einem Anlagekapital von nahezu 600 Millionen Dollars. Kanada beſitzt demgemäß im Verhältnis zu ſeiner allerdings gar ſpärlichen Bevölkerung das ausgedehnteſte Eiſenbahnnetz unter allen Ländern der Erde.

24. Winnipeg und Manitoba.

Um 15 Uhr verließen wir mit dem eben aus Montreal eingetroffenen Überlandzuge der Pacific-Bahn Port Arthur, um nach 18ſtündiger Fahrt durch Wald und Prairie am nächſten Morgen in Winnipeg anzulangen.

Um 15 Uhr? Haben die kanadiſchen Tage etwa mehr Stunden? Verwundert durchſucht man den Fahrplan der kanadiſchen Pacific-Bahn und findet, daß ihre Zeitrechnung eigentlich keinen Vormittag und keinen Nachmittag, keinen Tag und keine Nacht unterſcheidet. Hier giebt es kein „a. m.“ oder „p. m.“, kein „M.“ und „N.“, noch andere Hieroglyphen der europäiſchen Kursbücher. Eine Verwechslung von 8 Uhr morgens mit 8 Uhr abends iſt nicht möglich. 8 a. m. und 8 p. m. werden nach der Schreibweiſe der kanadiſchen Pacific-Bahn mit 8 und 20 Uhr, 1 Uhr nachmittags einfach mit 13 Uhr ausgedrückt. Denn zur Vermeidung von Irrtümern beginnt die Zählung der Stunden hier mit 1 Uhr morgens und läuft, ſtatt nach 12 Uhr mittags wieder mit 1, 2, 3 Uhr nachmittags von vorn anzufangen, gleich mit 13, 14, 15 Uhr weiter, um mit 24 Uhr Mitternacht zu erreichen. Dieſe Stundenbezeichnung, die vielfach auch in den längs der Bahn gelegenen Städten angenommen iſt und auch bei der noch immer nicht durchgedrungenen Weltzeitrechnung in Ausſicht ſteht, hat ihre großen Vorteile, nur verwirrt ſie anfänglich nicht wenig die damit noch unvertrauten Inſaſſen der Überlandzüge. Zu dieſer verſchiedenen Zeitrechnung tritt noch der Umſtand hinzu, daß der Zeiger der Uhr bei der Fahrt nach Weſten an vier verſchiedenen

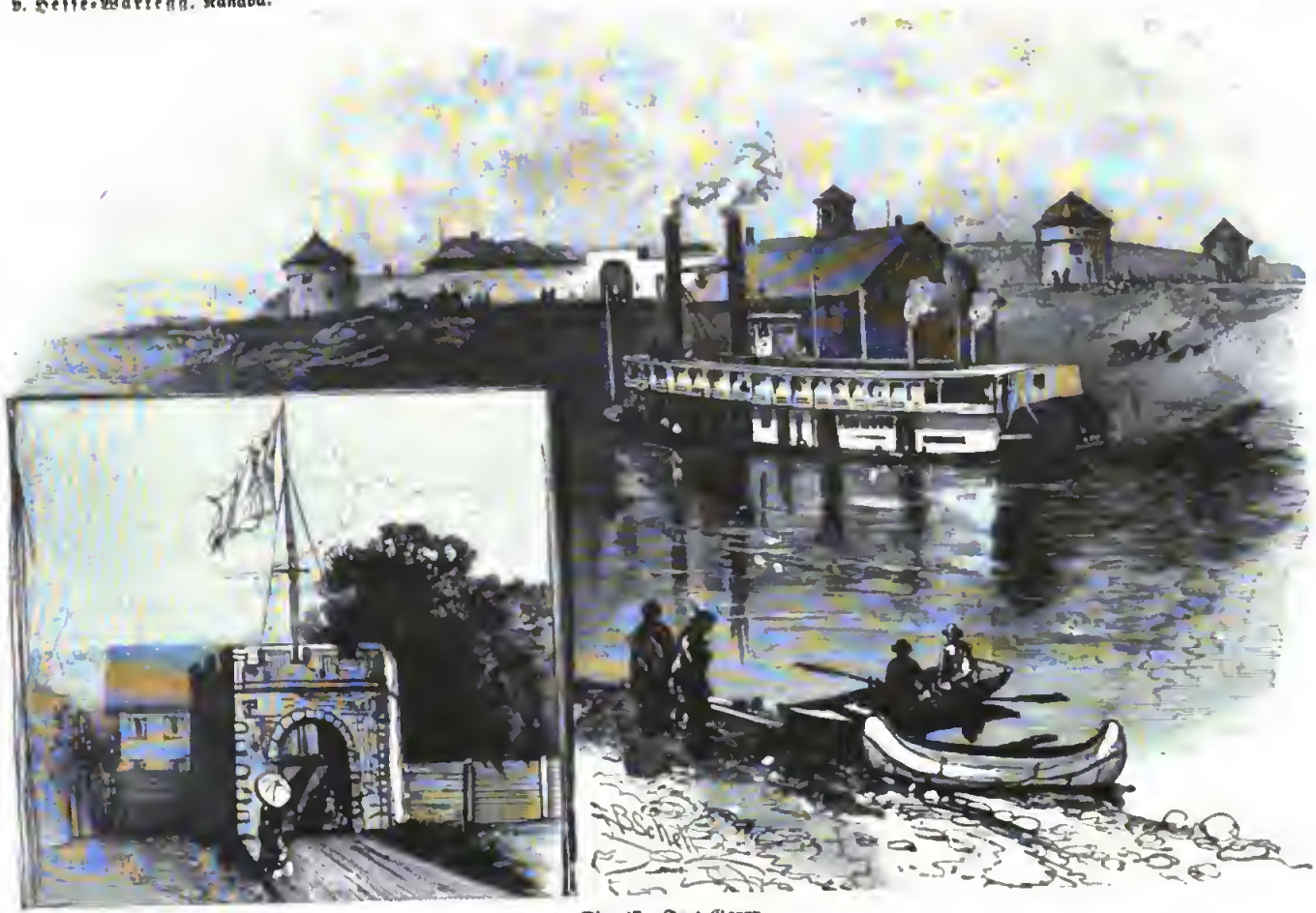


Fig. 47. Fort Garry.

Punkten um je eine Stunde vorgerückt, bei der Fahrt nach Osten um je eine Stunde zurückgestellt werden muß, um mit der Sonne gleichen Schritt zu halten. So kommt es, daß der Zugführer mitunter 17½ Uhr ausruft, und wir Passagiere auf unseren Uhren erst 3.30 oder 4.30 nachmittags haben. Aber dank den Neckereien, mit denen sich die Passagiere, besonders wenn Damen in der Gesellschaft sind, gerne gegenseitig bedenken, macht man die neue Zeitrechnung sich bald zu eigen, und kommt man endlich nach fünftägiger Fahrt an den Stillen Ocean, dann wundert man sich, daß diese Stundeneinteilung nicht schon längst in aller Welt eingeführt ist.

In Winnipeg brachten uns bequeme, elegante Mietwagen nach dem schönen „Queens Hotel", das mit seinen Einrichtungen lebhaft an Alt-England erinnert, und bald darauf spazierten wir in den breiten, geraden Straßen, um uns die Veränderungen der letzten Jahre anzusehen. Ich kenne die Stadt schon seit zehn Jahren. Damals war sie nichts weiter, als ein aus einigen Hundert Bretterbuden und Indianerzelten bestehendes Lager, an und um Fort Garry, das alte Hauptquartier der Hudsonsbai-Gesellschaft, gruppiert. Heute ist Winnipeg eine Stadt von 40 000 Einwohnern. Zuerst lenkte ich meine Schritte die breite, zum Assiniboine-Fluß führende Straße hinab nach dem alten Fort, das schon im vorigen Jahrhundert den kühnen Trappern und Pelzjägern des „großen, einsamen Landes" als Hauptquartier, den obersten Beamten der Hudsonsbai-Gesellschaft jedoch als Residenz diente. Die Geschichte des Nordwestens ist mit jener des Fort Garry aufs innigste verknüpft, ja sie hat fast niemals einen andern Schauplatz gehabt als diese Landzunge an der Vereinigung des Assiniboine mit dem Red River. Fort Garry war der Schlüssel zu den Hudsonsbai-Ländern, und als im Jahre 1870 der erste große Aufstand der Halbblut-Indianer stattfand, bemächtigte sich deren Anführer Louis Riel zuerst dieser Feste, um sie zum Sitze seiner Regierung zu machen und der erschreckten Bevölkerung von hier aus seine Gesetze zu diktieren. Die Niederdrückung dieses Aufstandes durch englische Truppen gab dem seither so berühmt gewordenen General Lord Wolseley, damals noch Oberst, die erste Gelegenheit, sich als Heerführer auszuzeichnen und die Aufständischen aus Fort Garry zu vertreiben.

Dieselben Gebäude, die schon vor 100 Jahren hier standen, die einzigen auf einem Ländergebiete von über 2½ Millionen Quadratkilometer, stehen heute noch da, und das alte, morsche, halbverfallene Haus, welches dem Leiter der beinahe souveränen Hudsonsbai-Gesellschaft als Residenz diente, ist heute die Residenz des Lieutenant-Gouverneurs der neugeschaffenen Provinz Manitoba. Rings um die Wohngebäude, Stallungen und Warenniederlagen von Fort Garry erheben sich heute noch die alten Ringmauern und Gräben, kaum stark genug, um einem einzigen Kanonenschuß zu widerstehen. Das alte Fort Garry wird heute wohl nur mehr aus Pietät stehen gelassen, und das

ist recht; denn es muß als die Wiege des großen, so mächtig emporstrebenden Nordwestens angesehen werden. Neben dem alten Gemäuer entstanden in den letzten Jahren große Paläste für die Regierungsämter und die Hudsonsbai-Gesellschaft, deren Hauptsitz sich noch immer in Winnipeg befindet. Sie hat ihre Privilegien wohl an die kanadische Regierung abgetreten, aber sie ist darum nicht minder mächtig und einflußreich geblieben: der Handel mit den Hudsonsbai-Ländern bis weit nach den Felsengebirgen und dem großen Sklaven-See liegt noch immer hauptsächlich in ihren Händen.

Den breiten Straßen, den prächtigen Gasthöfen, Theatern, Regierungsgebäuden, Banken und Geschäftshäusern Winnipegs würde man es gewiß nicht ansehen, daß sie alle erst seit den siebziger Jahren entstanden sind. Die Stadt hat dank der Fruchtbarkeit der Provinz Manitoba und dank ihrer günstigen Lage im Mittelpunkte des großen Nordwestens eine derartige Bedeutung erlangt, daß hier alle großen Banken der Vereinigten Staaten und Kanadas Filialen errichtet haben, die fremden Mächte, darunter auch Deutschland, durch Konsuln vertreten sind, und sie zur großen Frachtenniederlage für den ganzen Nordwesten geworden ist — ein kanadisches St. Louis oder St. Paul.

Noch vor zehn Jahren wandelte ich hier auf offenem, staubigem Prairie-Boden, ohne Baum und Strauch, ohne Haus oder Zelt: heute ist aus diesem einsamen Fußpfade ein kanadischer Broadway geworden, mit Pferdebahnen, Gas- und elektrischer Beleuchtung, zahlreichen Telegraphenleitungen und dem lebhaftesten Verkehr — ein modernes Kolonisationsmärchen aus dem fernen Westen.

Aber Winnipeg wäre heute vielleicht noch viel größer und volkreicher, wenn nicht die Spekulation sich seiner bemächtigt hätte. Baugründe in der Stadt und die Prairien der Umgebung wurden von Spekulanten aufgekauft, die so unerhörte Preise fordern, daß Einwanderer von Winnipeg wieder weg, weiter nach Westen zogen. In den Prairien Manitobas stockt die Besiedelung und der Ackerbau, da der Preis der Ländereien auf unerschwinglicher Höhe erhalten wird. Hoffentlich wird es bald besser werden.

Seit meinem letzten Besuche Winnipegs waren u. a. auch ein Klub, ein Theater, eine Kirche und — ein Gefängnis entstanden, von denen ich zuerst das letztgenannte besuchte; denn es befand sich hier gerade ein namhafter Sträfling: „Big Bear", der Häuptling der tapferen Cree-Indianer, der im Jahre 1885 mit seinem Stamme den Kriegspfad betreten und Louis Riel während des letzten Aufstandes gegen die Kanadier unterstützt hatte. Big Bear sah in seiner Sträflingskleidung recht kläglich aus, und bei seinem verhältnismäßig hohen Alter wird er wohl bald seinem Kollegen, dem Häuptling Poundmaker, in die glücklichen Jagdgründe nachfolgen. Bis dahin vertreibt er sich die Zeit mit Gartenarbeit und der

Fig. 48. Winnipeg während eines „Blizzard".

Fütterung einiger Bären, die hier in einem Zwinger gehalten werden. Furchtlos tritt er in den Zwinger mitten unter sie, ohne daß sie ihrem Gefährten aus der Wildnis etwas anhaben würden. Aber das Gefängnis hat noch andere, nicht minder bemerkenswerte Häftlinge aufzuweisen: auf einer mehrere Quadratkilometer weiten Reservation wandern nämlich einige 60 Büffel, Eigentum des Strafhaus-Direktors, wild umher: ein letzter Überrest jener nach Millionen zählenden Büffelherden, die einst in den großen Prairien westlich vom Mississippi und vom Red River hausten.

25. Durch die Prairien von Winnipeg nach Kalgary.

Zur Zeit meines vorletzten Besuches von Winnipeg, im Jahre 1883, stand ganz Manitoba, um nicht zu sagen ganz Kanada, unter dem Banne eines jener Spekulationsfieber, wie sie während der letzten zwanzig Jahre in verschiedenen Teilen des Kontinents aufgetreten sind, in den Petroleumbezirken, im Silberlande Nevada, im goldreichen Kalifornien wie in dem Orangenlande Florida. Jenseits des 49. Breitegrades war alles in fieberhafter Aufregung. Die kanadische Pacific-Bahn war mehrere Hundert Kilometer weit nach Westen fertig gestellt, und Tausende über Tausende eilten auf den vollgepfropften Zügen in das neueröffnete Weizen-Paradies, jene neue Auflage von Kansas oder Nebraska, über welche gewissenlose Einwanderungs-Agenten und Landspekulanten die überschwenglichsten Berichte in alle Welt gesandt hatten. Manitoba hatte, wie die Amerikaner sagen, seinen „Boom". Auf den Banken und in den Gasthöfen von Winnipeg wurden „Townlots" oder Baugründe der neu zu schaffenden westlichen Prairie-Städte feilgeboten und zu Unsummen thatsächlich an den Mann gebracht. Selbst ruhige, kaltblütige Leute schienen den Kopf verloren zu haben. Alles wollte mit einem Male reich werden, im Handumdrehen seine Dollars vervielfältigen, und nichts schien den Leuten hierzu besser geeignet, als in den eben erschlossenen Prairien des Westens Städte zu gründen. Kaum hatte ich meinen Namen ins Hotelregister eingeschrieben und ein Zimmer angewiesen erhalten, als schon Landagenten ihre Karten zu mir sandten, oder gar in eigener Person an meiner Thüre Einlaß begehrten, um mir prächtige Baugründe in Portage, in Brandon oder Regina zum Kaufe anzubieten. Regina war zur zulünftigen Hauptstadt des Nordwest-Territoriums ausersehen, „it was bound to be a big city": es mußte zu einer Großstadt anwachsen, wie sie meinten, und sie hielten mich für einen Narren, weil ich so kaltblütig die künftigen Millionen von mir wies.

Das war im Winter 1883; bei der furchtbaren Kälte, die eben herrschte, bei den eisigen, schneidenden „Blizzards" (Schneewehen), die über die Prairien fegten, schien mir der Besuch des gepriesenen Paradieses von Kanada nicht sonderlich verlockend. Erst drei Jahre nachher, im Jahre 1886, fand ich

wieder Gelegenheit, Manitoba zu besuchen und die Fahrt auf der kanadischen Pacific-Bahn nach dem Westen zu unternehmen.

Das Spekulationsfieber war verschwunden, und damit auch die Hoffnungen auf die Millionen. Wie nach einem Regenguſſe Waſſerſtröme ſich an gewiſſen Stellen anſammeln und ſtauen, bis ſie irgendwo einen Abfluß nach tieferen Lagen finden und dann dorthin abfließen, ſo hatten ſich in Winnipeg vor drei Jahren Tauſende von Abenteurern, Spekulanten, Ackerbauern und Viehzüchtern angeſammelt, die auf die Eröffnung der Pacific-Bahn warteten, um dann in die Prairien oder die Felſengebirge abzufließen. Die Pacific-Bahn war das Rinnſal dieſes Menſchenſtromes. Der Überfluß der Bevölkerung war abgelaufen, und in Winnipeg war es ruhiger geworden. Dem „Boom" war eine Kataſtrophe gefolgt, welche die Stadt viele Millionen koſtete. Die Mehrzahl der Bewohner hatte ſich die Finger verbrannt und die Begeiſterung war verraucht und verflogen.

Hätten ſich die guten Leute das Land weſtlich, zwiſchen Winnipeg und Kalgary, zwiſchen dem Red River und den Felſengebirgen, ein wenig angeſehen, ſo wären ſie vielleicht inmitten der Spekulationswut nüchtern geblieben. Ich kann mich kaum entſinnen, von einer Eiſenbahnfahrt in Amerika in Bezug auf die durchflogenen Länderſtrecken einen ungünſtigern Eindruck empfangen zu haben, als gelegentlich meiner Sommerfahrt nach Kalgary.

Schon die erſten Stunden führen durch trauriges, einförmiges Steppenland, auf welchem große Viehherden weiden. Erſt hinter Portage la Prairie, zwiſchen dieſem und dem ca. 125 km weiter weſtlich gelegenen Städtchen Brandon, iſt das Land bedeutend beſſer beſiedelt. Das weite Gebiet des Aſſiniboine und ſeiner Nebenflüſſe enthält vorzüglichen Ackerboden, und die in manchen Jahren hier erzielten Ernten waren in der That überraſchend reich. Von den etlichen Tauſend ausländiſcher Emigranten, die ſich in den letzten Jahren nach den kanadiſchen Prairien gewendet, iſt die große Mehrzahl hier, ſowie im Flußgebiete des waſſerreichen Qu'Appelle-Fluſſes zu finden, und nach dem, was ich von ihnen ſelbſt hören konnte, ſcheinen ſie mit ihrer neuen Heimat nicht unzufrieden zu ſein. Nur die furchtbare Kälte der langen Wintermonate und die zahlloſen Mückenſchwärme während des kurzen, heißen Sommers verſauern ihnen den Aufenthalt. Hier giebt es an tauſend ruſſiſch-deutſche Mennoniten, einige Hundert ſchottiſche Farmer von der Inſel Skye und einige Hundert Ungarn, welche ein Graf Eſterhazy hierher gebracht hatte. In dieſem fruchtbaren Qu'Appelle-Diſtrikte iſt auch die berühmte Bell-Farm gelegen, eine der größten Farmen des Kontinents. Sie gehört einer Anzahl engliſcher Kapitaliſten und iſt nach dem Verwalter, Major Bell, benannt. Die Geſellſchaft beſitzt nicht weniger als 240 qkm oder beiläufig 60 000 Acres Landes, von denen bisher ungefähr 10 000 Acres angebaut ſind. Zur Zeit meines Beſuches waren etwa 200 weiße Arbeiter

und 150 Sioux-Indianer mit dem Einernten und Dreſchen beſchäftigt; die unabſehbaren goldenen Weizenfelder gewährten einen ungemein ſtattlichen Anblick. Aber der Gewinn hält mit dem Anblick nicht gleichen Schritt. Die Geſellſchaft hat bisher, trotz eines Auslagenaufwandes von beinahe einer Million Dollars, noch keine Dividende eingeheimſt; wie ich vor kurzem erfuhr, ſoll nun das Farmen im großen überhaupt aufgegeben und das Land in kleine Farmen von 200 Acres zerteilt werden. Allerdings muß ein Teil des Mißerfolges dem letzten Aufſtande (1885) der Halbindianer zugeſchrieben werden, der gerade in dieſen Gegenden ſeinen Schauplatz hatte. Rings um die Bell-Farm liegen vier große Reſervationen der Sioux und der Cree-Indianer, unter denen es zur Zeit des Aufſtandes beträchtlich gärte. Ein Teil derſelben hatte ſogar den Kriegspfad betreten. Bei ſo gefährlicher Nachbarſchaft kann der Mißerfolg der Bell-Farm nicht Wunder nehmen. Auf jeder Station fanden wir eine Anzahl Indianer in roten oder blauen Mänteln, mit Flinten und Tomahawks und Adlerfedern im Haare; neben jeder Anſiedelung der Weißen ſtanden in einiger Entfernung ein paar Indianerzelte. Den Herren Rothäuten ſcheint es auf ihren Reſervationen nicht zu gefallen. In ihrem angeborenen Wandertrieb und Vagabundenweſen ziehen ſie mit Weib und Kindern, mit Pferden und Zelten von Ort zu Ort, erbetteln ſich ihren Lebensunterhalt oder ſtehlen ſich das Nötigſte. Ihre einzige Überwachung bildet die mehrerwähnte „Mounted-Police“.

Die Bell-Farm liegt nahe bei der Weſtgrenze des fruchtbaren Prairie-Landes. Auch wenn der kanadiſche Weſten überhaupt in den nächſten Jahrzehnten das Ziel eines ausgiebigen Einwandererſtromes werden ſollte, ſo werden doch die wenigſten über das Gebiet des Aſſiniboine und des Qu'Appelle-Fluſſes ſich hinauswagen. Die kanadiſche Regierung thut ihr möglichſtes, Anſiedler in dieſe Bezirke zu locken, und gewährt ihnen viel namhaftere Erleichterungen als die Regierung der Vereinigten Staaten. In Kanada hat jeder junge Mann, ſobald er das 18. Jahr zurückgelegt hat, Anſpruch auf eine „Homeſtead“ von 160 Acres, und er braucht nur drei Jahre auf ſeiner Farm zu bleiben, um ſie ſein eigen zu nennen. In den Vereinigten Staaten iſt das vorgeſchriebene Alter 21 Jahre, die Zeit, während welcher der Anſiedler behufs Erwerbung auf ſeiner Farm bleiben muß, fünf Jahre; ſtatt 160 Acres bekommt er nur mehr 80 Acres. Nicht weniger als 80 Millionen Acres Regierungsländereien liegen innerhalb des Eiſenbahnbereichs; aber trotzdem die Bahn jetzt ſchon ſeit einigen Jahren durch die Prairien fährt, iſt die Einwanderung doch gar ſpärlich geblieben. Des verbindlichen Entgegenkommens der kanadiſchen Regierung und aller denkbaren Vorteile ungeachtet, wenden ſich von 100 Einwanderern in Nordamerika nur 16 nach Kanada, 84 nach den Vereinigten Staaten. Der Grund dieſer ſpärlichen Einwanderung iſt nicht weit zu ſuchen. Entgegen den Anpreiſungen der Land-

agenten und den Berichten einiger begeisterten Touristen, welche die kanadischen Prairien in den bequemen Pullman-Palastwagen durchflogen haben, können diese Prairie-Länder mit gutem Gewissen zur Besiedelung nicht empfohlen werden, solange es in den Vereinigten Staaten und anderwärts ebenso vorzügliche Ländereien giebt; denn das Klima Kanadas kann den Vergleich mit jenem der Vereinigten Staaten in keiner Weise aushalten. Trotz seiner furchtbaren Kälte, trotz der verheerenden Stürme und Schneewehen ist der Winter in Kanada dem Sommer eigentlich noch vorzuziehen. Frühling und Herbst sind kurz. Der Winter springt in den Sommer, der Sommer in den Winter hinein, ehe man sich dessen versieht; dabei ist der Sommer ebenso unerträglich heiß wie der Winter kalt ist. Im vergangenen Jahre (1886) war die größte Kälte 58° und die größte Hitze 106° (Fahrenheit). Während des langen Winters müssen sich die Ansiedler der baumlosen Prairien Brennmaterial um schweres Geld kaufen, im Sommer herrscht bei sengender Hitze oft monatelang Trockenheit. Im vergangenen Jahre fiel hier während dreier Monate kein Regen, und die Folge davon war, daß der Ertrag der Felder beträchtlich geschmälert wurde, ja in vielen Fällen wurden die Ernten auf den Feldern stehen gelassen, da sie kaum die Kosten des Erntens eingebracht hätten. Es ist allerdings wahr, daß der jährliche Regenfall mit der fortschreitenden Urbarmachung und Bebauung der Prairien zunimmt. Das deutlichste Beispiel davon sah ich in den Prairien von Kansas und Nebraska, welche vor 12 Jahren, zur Zeit meiner ersten Prairie-Fahrten, ebenfalls regenlos waren, mit jedem Jahre aber stärkeren Regenfall aufwiesen, so daß heute sich niemand mehr über Trockenheit beklagt. Dieselbe Veränderung mag auch in den kanadischen Prairien eintreten, aber für die nächste Zeit wird es mit dem Regenfall jedenfalls schlecht bestellt sein.

Je weiter wir auf unserer Fahrt nach Westen kamen, desto spärlicher wurde auch die übrigens selbst in Manitoba nur spärliche Besiedelung. Auf unserer Eisenbahnkarte waren allerdings prunkende Städte verzeichnet mit ebenso prunkenden Namen; aber in der Wirklichkeit bestehen sie aus einigen elenden, auf die trockene, kahle, unendliche Prairie hingesetzten Holzhütten.

In Winnipeg und anderen kanadischen Städten wurden, wie gesagt, Baugründe in diesen neugegründeten Ansiedelungen um kaum glaubliche Summen feilgeboten. Der Prairie-Boden ist an jeder dieser Eisenbahnstationen in prächtige Avenues, Boulevards und Squares eingeteilt, die alle schon ihren Namen haben, die Baugründe sind mit Pflöcken abgesteckt; es fehlt diesen Großstädten des Westens nichts weiter als — die Häuser und die Bewohner.

Die Stadt der maßlosesten Spekulation war Regina, die Hauptstadt des Nordwest-Territoriums, 570 km westlich von Winnipeg an dem kleinen „Knochenhaufen-Fluß" gelegen. Von Regina hatte ich mir große Vor-

ſtellungen gemacht; denn die Stadt war „ſchon“ mehrere Jahre alt, der Sitz der Regierung eines Landes, beinahe ſo groß wie der europäiſche Kontinent. Hier tagten Senat und Abgeordnete, hier war das Hauptquartier der „Mounted-Police“ der nordweſtlichen Territorialarmee. In Qu'Appelle war mir eine Reginaer Morgenzeitung in die Hände gefallen, in welcher gleich auf der erſten Seite die Anzeigen dreier großer Hotels prangten: des Grand Pacific, des Palmer Houſe und des Windſor Hotel, lauter bekannte und geachtete Namen, die auch von den erſten und größten Hotels von New-York und Chicago mit Stolz getragen werden. Der Reſt der Zeitung war mit Anzeigen von guten Baugründen und Farmen gefüllt; der eigentliche Leſeſtoff beſchränkte ſich auf ein paar Spalten Lokalberichte.

Als unſer Eiſenbahnzug endlich in den Bereich der „Metropole des Nordweſtens“ kam, zeigte ſich dieſelbe als ein elendes Dorf von 200—300 Holzhütten, über welche der „Watertank“, der Waſſerbehälter der Eiſenbahnſtation, als höchſtes Gebäude emporragte. Die Hotels mit den prunkenden Namen waren roh gezimmerte Blockhäuſer, mit Schindeln eingedeckt; die Wohnhäuſer der Bevölkerung lagen, auf weite Entfernungen zerſtreut, vereinzelt zu beiden Seiten der breiten Avenues und Boulevards, in welche der kahle, ſtaubige Prairie-Boden auch hier eingeteilt worden war, augenſcheinlich in der ſichern Erwartung, daß binnen wenigen Jahren eine Großſtadt in der Art von Chicago entſtanden ſein würde. Dieſe kanadiſchen Prairie-Städte ſchienen ſich alle Chicago zum Vorbild genommen zu haben, die Baugründe von Regina wurden in der That eine Zeitlang zu ebenſo hohen Preiſen feilgeboten, wie jene der heutigen Halbmillionenſtadt am Michigan-See. Die kanadiſche Regierung, welche hier ihre Verwaltungsbauten errichten wollte, fand dieſe Preiſe ſo unverhältnismäßig hoch, daß ſie die erſteren außerhalb der „Stadt“, $1^1/_2$—3 km von den centralen, im Beſitz der Spekulanten befindlichen Baugründen, aufführen ließ. So kommt es, daß ſich die eigentliche Stadt Regina in einem Kranze außerhalb der „Stadt“ befindet. Da iſt zunächſt der „Gouverneurspalaſt“, ein langgeſtrecktes, einſtöckiges Gebäude, weit draußen in der baumloſen, öden Prairie; ferner der „Parlamentspalaſt“, ein Blockhaus, in welchem die Territorial-Regierung tagt; die „Bank von Montreal“, die „Landoffice“ der Centralregierung, der „Palaſt“ des Militär-Kommandanten und die Kaſernen der 180 Mann betragenden Garniſon mit ihrem „Arſenal“, dem Zeugdepot und den Stallungen für die Pferde. Ein niedriges, feſtes Blockhaus in der Nähe iſt das Territorial-Gefängnis, in welchem vor zwei Jahren (1885) Louis Riel, der berüchtigte Anführer des Halbindianer-Aufſtandes, gefangen ſaß. Dahinter wird die Stelle gezeigt, an welcher er an den Galgen gehängt wurde: vorläufig die Hauptſehenswürdigkeit von Regina.

Die „Hauptſtadt des Nordweſtens“ bietet uns auch ein bezeichnendes

artig gegen Westen zu ansteigen. Die östlichste dieser Terrassen nimmt das fruchtbare, verhältnismäßig dicht bevölkerte Red-River-Gebiet ein, das 240 m über dem Meeresspiegel liegt und etwa 18 000 qkm umfaßt. Zweifellos war dieses weite Thal einstens mit Wasser bedeckt und bildete einen Teil des großen Winnipeg-Sees, der die Wassermassen und festen Bestandteile der Prairie-Ströme, des Saskatschewan, des Assiniboine u. s. w., aufnahm. Als die Gletscher schmolzen, welche in vorgeschichtlicher Zeit die nördliche Hälfte des Festlandes bedeckten, flossen die im ganzen Gebiete des Winnipeg- und des Manitoba-Sees aufgestauten Wassermengen gegen die Hudsonsbai ab und legten einen großen Teil des einstigen Seebodens trocken. Später verheerten Feuer die ungeheuren Wälder, die einst die Prairien bedeckten, die Flüsse führten den Seen nicht mehr die alten Wassermengen zu, und die Verdunstung ließ die Seen immer mehr zusammenschrumpfen. So entstand der ungemein fruchtbare, heute dem Landbau gewidmete Alluvial-Boden rings um Winnipeg.

Die Grenze des einstigen Sees ist heute noch deutlich etwa 160 km westwärts von Winnipeg zu erkennen, wo kurz vor der Station Brandon die zweite Terrasse, ein wellenförmiges Prairie- und Steppenland, im Durchschnitt 480 m über dem Meeresspiegel, erreicht wird. Durch dieses höhere Plateau haben sich die Flüsse tiefe Coulées gegraben, in denen der hauptsächlichste Baumwuchs dieses Gebietes zu finden ist. Der Boden ist hier lange nicht so reich und fruchtbar wie in dem Alluvial-Gebiete des Red River, allein er ist stellenweise doch noch ergiebigem Anbau zugänglich.

480 km weiter, also etwa 640 km westlich vom Winnipeg-See, beginnt die dritte, durchschnittlich 900 m über dem Meeresspiegel gelegene Terrasse, eine einförmige, baum- und strauchlose Steppe mit zahlreichen Salzlagunen, jeglichem Anbau verschlossen. Diese Steppe war bis vor 20 Jahren der beliebte Tummelplatz der Millionen von Büffeln, die heute, wie schon bemerkt, gänzlich verschwunden sind. Gegen Westen zu und hauptsächlich längs des östlichen Abfalls der Felsengebirge wird die Steppe pflanzenreicher; Gebirgsströme mit frischem, klarem Wasser durchziehen sie in Menge, und in ihren Thälern findet man reichlichen Baumwuchs.

Diese westliche Hälfte der kanadischen Steppe wurde von der Regierung abgegrenzt und zu einem eigenen Bezirk, Alberta, gestaltet. Wie Manitoba in der blumenreichen Sprache der Landagenten und besoldeten Federhelden der kanadischen Pacific-Bahn als das Paradies der Ackerbauer, so wird Alberta allenthalben als das Paradies der Viehzüchter angepriesen. Kalgary ist die Hauptstadt des Bezirkes.

Wir waren, wie berichtet, spät abends in Kalgary angekommen und hatten in einem ganz annehmbaren Hotel übernachtet. Als wir uns am andern Morgen die Stadt ansehen wollten, war dies einfach unmöglich;

420 km weiter fuhr unser Eisenbahnzug über den Kleinen Saskatschewan-Fluß, in dessen tief in den Steppenboden eingeschwemmtem Thale die Stadt „Medicine-Hat“ oder, wie sie hier kurzweg heißt, „The Hat“ (der Hut), gelegen ist. „Medicine-Hat“ mit seinen elenden Holzhütten und Indianerzelten bietet dem Reisenden ebenfalls kaum Bemerkenswertes genug, um hier Aufenthalt zu nehmen. Es ist ein trostloser Platz in trostlosem Lande und nur deshalb von einigem Werte, weil in der Nähe eine schmalspurige Eisenbahn nach den ergiebigen, 175 km weiter westlich am Fuße der Felsengebirge gelegenen Steinkohlenlagern von Lethbridge abzweigt. Wie vollständig flach und kahl die Steppe auf dem Wege dahin ist, kann man schon aus den Kosten des Eisenbahnbaues entnehmen, die nicht mehr als 4000 Dollars für die Meile betrugen. Die Schwellen wurden einfach auf die Steppe gelegt, die Schienen darüber genagelt, und die Eisenbahn war fertig. Die Zechen von Lethbridge versehen den Nordwesten bis nach Winnipeg mit Kohlen; erst dort treten die Pittsburger Kohlen mit in die Konkurrenz. Auf den Prairien werden die kanadischen Kohlen für etwa 4—5 Dollars die Tonne verkauft.

Die Strecke zwischen „Medicine-Hat“ und Kalgary führt durch ähnliches Land, wie das bisher durchfahrene: ein großer, leerer Papierbogen, auf dem sich die Eisenbahn wie eine Bleistiftlinie hinzieht. Nirgends die geringste Spur menschlichen Lebens; ja, selbst das Tierleben ist verschwunden und hat nur traurige Reste zurückgelassen: gebleichte, hie und da auf der Steppe zerstreute Knochen und die fußtief in den Boden eingefurchten Pfade der Büffel, die in Abständen von wenigen Meter die Bahnlinie auf meilenweite Strecken kreuzen. Ihre Zahl allein spricht heute für die Millionen von Büffeln, die einst auf diesen Steppen gehaust haben, jetzt aber verschwunden und vernichtet sind. Auf Tausenden von Quadratkilometer im Norden und im Süden wird man auch nicht *einen* Büffel mehr finden; erst im äußersten Norden, im Gebiete des Peace-River (Friedens-Flusses) und des Athabaska-Sees, sollen noch einige vorkommen.

Um 23 Uhr, d. h. eine Stunde vor Mitternacht, erreichten wir endlich Kalgary. Wir hatten in 36 Stunden nahezu 1360 km der vielgerühmten kanadischen Prairien durchfahren, aber der Eindruck, den sämtliche Fahrgäste von dem Lande empfingen, stand in schreiendem Gegensatze zu den Berichten, die man in den Flugschriften der Eisenbahngesellschaft zu lesen bekommt.

26. Alberta und der „Viehdistrikt“.

Die Länderstrecken zwischen dem Winnipeg-See und den 1440 km weiter westlich gelegenen Felsengebirgen zeigen eine ausgesprochene Teilung in drei auf verschiedenem Niveau gelegene Steppen oder Prairien, die terrassen-

ſchiedene Stadtverwaltungen beſaß, die einander in den Haaren lagen und ſich die Herrſchaft von Kalgary ſtreitig machten. Das dauerte ſchon einige Monate; aber wie ich nachträglich erfuhr, wurde ſchließlich die eine Bürgermeiſterei über den Haufen geworfen. Beendet war der verderbliche Streit, und ein Richter war wieder auf Erden; ſeine Gattin war eine Vollblut-Indianerin.

Der Bezirk Alberta hat aber noch eine andere Stadt dieſer Art aufzuweiſen, nämlich „Fort Mc Leod", etwa 210 km ſüdlich von Kalgary, auf dem Wege zur Grenze der Vereinigten Staaten gelegen. Mc Leod hat indes noch keine Lokomotive geſehen, aber es wird kaum lange dauern, bis eine Zweigbahn nach dieſer wichtigen Garniſonsſtadt der „Mounted-Police" gebaut ſein wird. Der grauſame, kriegeriſche Stamm der Blut-Indianer, die unter dem Befehl des Häuptlings „Red Crow" (rote Krähe) ſtehen, hat nämlich hier ſein Hauptlager, und weiter nördlich befindet ſich auf verſchiedenen „Reſerven" eine große Zahl der immer noch wilden Blackfeet (Schwarzfüße), deren Häuptling der berüchtigte „Crow-Foot" (Krähenfuß) iſt. Im ganzen beträgt die Zahl der im ſüdweſtlichen Teile von Alberta hauſenden Indianer immer noch an 12 000, und für die 100 Gendarmen von Fort Mc Leod iſt dieſer Poſten gerade keine Sinekure, zumal die Sioux und Ogallalas aus dem benachbarten Montana nicht ſelten Kanada mit ihrem Beſuche beglücken.

Überdies liegt Fort Mc Leod inmitten des reichſten Weidelandes und iſt ſomit das Paradies der „Cowboys" oder Viehzüchter, die, großenteils aus Texas, Nebraska, Dakota und Montana zugewandert, die dortigen „Sitten und Trachten" über die Grenze mitgebracht haben. Der breitkrämpige Mexikanerhut, die gewaltigen Sporen, das Lederwams und die Lederbeinkleider, der breite Patronengürtel und der Revolver ſind hier nichts Ungewohntes, ebenſowenig die mit Flüchen und Flintenſchüſſen untermengte Cowboy-Gemütlichkeit. Fort Mc Leod wäre das Urbild einer Grenzſtadt des amerikaniſchen Weſtens, wenn nicht eine Hauptſache fehlte: die Wirtshäuſer und Schnapsläden. Im ganzen Nordweſten iſt nämlich die Einfuhr und der Verkauf von Feuerwaſſer unter den ſtrengſten Strafen verboten, und die „Mounted-Police" hat mit der Überwachung der Whisky-Schmuggler an der Grenze vollauf zu thun. Es kommt dabei nicht ſelten zu blutigen Zuſammenſtößen. Häufig genug verſtehen es jedoch die pfiffigen Yankees, den gefürchteten Rotröcken auszuweichen; denn auf den „Ranches" (Viehzüchtereien) hat wohl jeder Cowboy ſein Fläſchchen ebenſogut gefüllt wie ſein Pulverhorn — nur ſteht der Name Whisky nicht darauf zu leſen. Alle möglichen Bezeichnungen, von dem Magenbitter und dem Kölniſch Waſſer bis zu dem Haaröl und dem Hunyadi Janos (dem bekannten Bitterwaſſer), müſſen dem Whisky-Schmuggel als Deckmantel dienen; wollte man nach ihnen gehen, ſo müßte man ſich die

Fig. 49. Blockhaus im Alberta-Bezirk.

Cowboys als geſtriegelte, pomadiſierte, parfümierte, ſchwächliche Dandies vorſtellen. Aber all die Toilette-Mittelchen werden nicht äußerlich, ſondern mit überraſchender Wirkung innerlich gebraucht. Ein Apothekerladen mit derlei Medikamenten würde hier glänzende Geſchäfte machen.

Das Weideland in der Südhälfte von Alberta umfaßt nahezu vier Millionen Acres längs dem Oſtfuß der Felſengebirge und auf 80—160 km in die Steppe hinaus. Der Graswuchs iſt hier ſo üppig, daß ſogar amerikaniſche Viehzüchter ihre mitunter nach Tauſenden zählenden Herden aus Montana und Dakota nach Alberta treiben und hier Strecken bis zu 250 qkm von der kanadiſchen Regierung mieten. Die jährliche Miete für Weideland betrug bis zum vergangenen Jahre (1886) 1 Cent oder 4 Pfennig per Acre, und es war geſtattet, Länderſtrecken bis zu 100 000 Acres auf 21 Jahre um dieſen Preis zu mieten. Im letzten Jahre wurde der Mietzins jedoch auf 2 Cents oder 8 Pfennig für den Acre erhöht. Von dieſem Entgegenkommen der Regierung wurde denn auch begreiflicherweiſe der ausgiebigſte Gebrauch gemacht; waren doch Ende 1885 in Alberta nicht weniger als 2 Millionen Acres Weideland an 58 Viehzüchter vermietet, was der kanadiſchen Regierung 20 000 Dollars Miete eintrug. Der Viehſtand betrug an 47 000 Stück Hornvieh, 5000 Pferde, und es wird angenommen, daß ſich Hornvieh hier in 24—30 Monaten in der Zahl verdoppelt. Vorderhand erweiſen ſich dieſe „Ranches“ in Alberta nicht beſonders einträglich: die Ausfuhr nach dem Oſten iſt noch verſchwindend klein, da in den bevölkerten Teilen des Feſtlandes der ganze Bedarf durch das amerikaniſche Vieh gedeckt wird. Die Viehzüchter müſſen ſich alſo vorläufig mit der Hoffnung auf beſſere Zeiten zufriedengeben und ein wenig Kapital zuſetzen.

Die Verwalter und Eigentümer der großen „Ranches“ ſind der Mehrzahl nach Engländer und Schotten, während das Heer von Cowboys und „Herders“ aus Texas, Kolorado, Montana und anderen amerikaniſchen Steppenländern ſtammt. Anerkannt iſt der Ruf ihrer Ausdauer und Geſchicklichkeit; ſie wetteifern miteinander im Reiten, Laſſowerfen und raſchen „Round-up“ oder Zuſammentreiben der großen Herden. Der Cowboy, der in der kürzeſten Friſt die größte Herde zum „Round-up“ bringt, wird zum Helden des Tages, gefeiert in Kalgary und umworben von den Herdenbeſitzern. Ungeachtet ihrer rohen, ungeſchlachten Lebensweiſe und ihres beſtändigen Verkehrs mit wilden Indianern, tragen die Cowboys doch ein warmes Herz im Leibe, ſind großmütig und gaſtfreundlich. Bei der Abweſenheit von Städten und Anſiedelungen iſt der Reiſende hier ausſchließlich auf die Gaſtfreundſchaft der „Ranches“ angewieſen, und er klopft an keine Thüre vergeblich. Die „Ranches“ beſtehen gewöhnlich aus roh gezimmerten Hütten oder Blockhäuſern, womöglich auf kleinen Erhebungen, einem Flußlauf nahe, erbaut und vielleicht mit Paliſſaden zur Verteidigung gegen

Indianer umgeben. Ein Blockhaus dient gewöhnlich als Wohnung für den Eigentümer der Herde oder den Verwalter und als Magazin für die Lebensmittel, ein anderes enthält die Kammern für die Cowboys, ein drittes vielleicht die Stallungen für die wertvolleren Pferde und die Sattelkammer. Die Lebensmittel beſchränken ſich faſt ausnahmslos auf Konſerven. Alles, von der Suppe bis zum Deſſert, wird in Konſerven vom Oſten her eingeführt; ſelbſt Milch und Butter kommen in Blechbüchſen aus den Vereinigten Staaten; denn wo würde ſich der kriegeriſche, im Kampfe mit den Indianern und Raubtieren großgewordene Cowboy herablaſſen, Revolver und Flinte abzulegen, um friedlich Kühe zu melken oder Butter zu ſchlagen? Auf den wenigſten „Ranches" wird man ein weibliches Weſen finden, das etwa die Haushaltung beſorgen könnte. Im Blockhauſe des Ranche-Herrn befindet ſich das gemeinſchaftliche Speiſezimmer, das gleichzeitig auch zur Küche dient. Roh gezimmerte Bänke und Tiſche ſind die ganze Einrichtung; an den Wänden prangen vielleicht ein paar Hirſchgeweihe, ein buſchiger Büffelkopf oder einige Holzſchnitte aus illuſtrierten Zeitungen. Die Lücken und Spalten zwiſchen den Balken der Wände ſind mit Lehm verſchmiert, das Dach iſt mit Raſenziegeln eingedeckt, auf denen das Gras üppig weiterwächſt. In den Schlafkammern findet man nur ſelten ein Bett. Gewöhnlich bilden ein paar Tierfelle und Pferdedecken das Lager des Cowboy, und ſeine Toilette macht er im Freien am Flußrande.

Vorderhand befinden ſich die „Ranches" von Alberta größtenteils in der kleinern Bezirkshälfte, ſüdlich der Eiſenbahn; in den folgenden Jahren werden, wenn ſich die Viehzucht in ſo großem Maßſtabe überhaupt bewährt, wohl auch die weiter nördlich um die Quellen des Großen Saskatſchewan gelegenen Länderſtrecken von Viehzüchtern gemietet werden. Es wird behauptet, daß die nördliche Hälfte von Alberta ein milderes Klima beſitze als die ſüdliche oder ſogar als die Prairien von Manitoba, und als Urſache giebt man die vom Stillen Ocean herüberwehenden Tſchinuk-Winde an, welche, dank der geringen Höhe der Felſengebirge in den nördlicheren Breiten, von dieſen nicht mehr aufgefangen und zurückgehalten werden.

In der That findet man in dieſen Gegenden viel mehr Anſiedelungen und auch Feldbau, als in irgend einem andern Teile Kanadas unter den gleichen Breitegraden. Dort am Oberlaufe des nördlichen Saskatſchewan ſteht auch das Fort Edmonton, das wichtigſte und größte Handelsfort der Hudſonsbai-Geſellſchaft im ganzen Nordweſten. Die Reiſenden, welche dieſen entlegenen Außenpoſten der Civiliſation der Weißen beſucht haben, ſchildern das ganze Gebiet als ungemein fruchtbar und dem Ackerbau zugänglich.

27. Das nördlichſte Kulturgebiet Amerikas.

Der Strom „weißer Civiliſation“, der ſich ſeit Beginn dieſes Jahrhunderts mit immer zunehmender Stärke über das nordamerikaniſche Feſtland ergoß, die „weiße Eroberung“, „the white conquest“, wie ſie Hepworth Dixon nennt, hat ſich mit den Millionen Quadratkilometer Landes der gemäßigten Zonen nicht zufriedengegeben. Eine Raſſe von mehr als 60 Millionen iſt in der Neuen Welt entſtanden, und obſchon ihr ein Ländergebiet ſo groß wie ganz Europa zur Beſiedelung offen geſtanden, iſt ihr Drang nach der friedlichen Eroberung neuer Länderſtriche noch nicht erſättigt. Hunderte von Jahren können noch vergehen, bis der neue Weltteil dieſelbe Bevölkerungsdichtigkeit wie Europa aufzuweiſen haben wird; nach Hunderten von Millionen berechnet man die Acres Landes, die innerhalb der gemäßigten Zone noch brach liegen, des Pfluges und Spatens des Anſiedlers harrend; aber der Drang nach raſchem Gelderwerb, der Unternehmungsgeiſt iſt zu groß, als daß er ſich mit dem langſamern, ſichern Gewinn des mittlern Teiles von Nordamerika zufriedengäbe. Kaum wird durch eine Eiſenbahn irgend ein Landgebiet eröffnet, als ſich auch ſchon Spekulanten und Abenteurer zu Hunderten finden, um das neueröffnete Land auf irgend eine Weiſe auszubeuten und raſch ihr Glück zu machen. Wie den Eiſenbahnen Amerikas, ſo geht es auch dieſer eigentümlichen, in der Neuen Welt ſo zahlreichen Menſchenklaſſe: ſie eilen dem Bedarf voraus, ſie kommen ihm zuvor, und erreicht derſelbe langſam vorwärtsſchreitend wirklich ihre Gebiete, ſo ſind ſie ſchon auf dem Poſten und ernten den Gewinn. So ging es in den Prairien, ſo in Texas, in Kalifornien und in Kanada. Das letzte und neueſte Land, deſſen ſie ſich bemächtigt haben, iſt der Bezirk Athabaska, im äußerſten bewohnbaren Norden, im Flußgebiete des nördlichen Eismeeres, auf gleicher Höhe mit der Nordſpitze von Labrador und der Hudſonsbai. Übrigens ſind ſie nicht die erſten Weißen, die ſich in dieſe unwirtlichen Winterländer gewagt haben; denn die Hudſonsbai-Geſellſchaft hatte ja an einzelnen Flüſſen und Seen der großen kanadiſchen Wildnis ſchon vor einem Jahrhundert ſtarke Handelsforts errichtet[1].

Mit der Beſiedelung des Bezirkes Athabaska wird es freilich noch ſeine gute Weile haben. Er iſt allerdings ſchon zu einem politiſchen Begriff vorgeſchritten, er hat ſeine Grenzen und ſein über 300 000 qkm umfaſſendes Areal; aber er harrt noch immer der Bevölkerung. Die weiße Einwohnerſchaft iſt vorderhand nicht einmal groß genug, um die Bezirksregierung zu bilden, ſie muß mit 100 Perſonen hoch angeſchlagen werden. Athabaska hat auch noch keine Hauptſtadt, ja nicht einmal ein Dorf, oder

[1] Vgl. oben S. 133 f.

eine Ansiedelung, die aus mehr als vier Häusern bestände. Die weiße Rasse ist nur durch einige Händler oder Faktoren der Hudsonsbai-Gesellschaft vertreten; wohl die bedeutendste Faktorei der Gesellschaft und gleichzeitig die bedeutendste Ansiedelung im Lande ist das Fort Chippewyan, an den Ufern des Athabaska-Sees, mit einem halben Dutzend weißer Bewohner. Die zweitwichtigste Faktorei ist Fort Dunvegan am Oberlaufe des Friedens-Flusses. Ist einmal die teilweise schon im Bau begriffene Eisenbahn von Winnipeg nach dem im nördlichen Alberta gelegenen Fort Edmonton fertiggestellt, so muß man sich auch auf die teilweise Besiedelung von Athabaska durch Viehzüchter und Cowboys gefaßt machen.

Athabaska enthält im Stromgebiete des Friedens-Flusses (Peace River) einige 50 000 qkm guten und reichen Prairie-Bodens. Ein Teil davon reicht in das nördliche Alberta bis zum Oberlaufe des Saskatschewan, also in die Umgebung von Fort Edmonton; dieses größte und wichtigste Handelsfort des ganzen Nordwestens kann auch als die Hauptstadt des Friedens-Fluß-Bezirkes angesehen werden.

Fort Edmonton besteht allerdings heute noch aus nur vier Blockhäusern, welche, von starken Palissaden und Gräben umgeben, auf einer Erhöhung an den Ufern des Saskatschewan, 350 km in gerader nördlicher Richtung von Kalgary liegen; aber es ist hier in dem „großen, einsamen Lande" vielleicht von größerer Wichtigkeit, als in Europa eine Stadt von 50 000 Einwohnern. Man schaue nur die Dampfer, welche auf den Strömen, und die Warenkarawanen, welche auf den endlosen Prairien verkehren! Der Saskatschewan wird seiner ganzen Länge nach, vom Winnipeg-See bis Edmonton, von Dampfern befahren; ebenso der Unterlauf des Friedens-Flusses, der Athabaska-Fluß und der Athabaska-See. Vor der Vollendung der kanadischen Pacific-Bahn verließen bekanntlich lange Wagenkolonnen, Dutzende mit Ochsen bespannter, von Halbindianern gelenkter Frachtwagen, die Stadt Winnipeg, um durch die Prairien die drei Monate dauernde Überlandreise nach Fort Edmonton zu machen; ebenso wurden Dampfer den Saskatschewan hinaufgesandt. Seit der Vollendung der Pacific-Linie werden die Frachten für Fort Edmonton mittelst der Bahn nach Kalgary befördert und erst von dort mittelst der schon erwähnten Frachtwagen, der sogenannten Red River Carts, über Land nach Edmonton geführt, was noch immer etwa zwei Wochen Zeit erfordert. Obwohl Edmonton weit über die Grenzen des bekannten und teilweise besiedelten Landes hinaus in die Wildnis vorgeschoben ist, hat es doch schon seine Telegraphenlinie.

Unter dem fruchtbaren Friedens-Fluß-Bezirke ist nicht etwa das weite, tief in das Hochplateau am Ostabhang der Felsengebirge eingeschnittene Flußthal allein gemeint, sondern gerade dieses Hochplateau selbst, das an den Ausläufern der Felsengebirge etwa 270 m über den Fluß erhaben ist

und ſich allmählich gegen Oſten zu, alſo gegen den Athabaska-See, bis auf 10 m ſenkt. Die alten „Voyageurs“ der Hudſonsbai-Geſellſchaft nannten dieſe vollſtändig flache Hochebene „La Grande Prairie“ (die Große Prairie), und nicht mit Unrecht; denn üppiger Graswuchs bedeckt dieſe weite, waſſerreiche Ebene, die ſich in ſüdlicher Richtung bis nahe an den Saskatſchewan erſtreckt. Die zahlreichen Flußläufe der Großen Prairie ſind an ihrem Urſprung nahezu im Niveau der Prairie, ſchneiden ſich aber auf ihrem Laufe gegen den Friedens- oder den Athabaska-Fluß immer mehr ein, bis ſie nahe ihrer Mündung durch tiefe, breite Thäler fließen, die gewöhnlich reichen Baumwuchs zeigen.

Im ſüdlichſten Teile dieſer fruchtbaren Hochebene, ſchon im Bezirke Alberta, in einem Umkreiſe von etwa 150 km von Fort Edmonton, ſind große Strecken bereits dem Weizenbau unterworfen. Daniel M. Gordon, deſſen lehrreichem Buche „Mountain and Prairie“ die vorſtehenden Angaben hauptſächlich entnommen ſind, verſichert, die Ernten hätten die ſpärlichen Anſiedler dortſelbſt vollſtändig befriedigt.

Ob aber die Große Prairie in den nördlicheren Bezirken längs des Friedens-Fluſſes und des Athabaska dem Ackerbau gewonnen werden kann, iſt noch nicht erprobt worden. Rings um die gewöhnlich gegen Witterungsunbilden geſchützt gelegenen Forts der Hudſonsbai-Geſellſchaft wurden wohl kleinere Strecken mit Gemüſe und Kartoffeln bebaut, die ziemlich gut gediehen. Jedoch auf dem Hochplateau ſelbſt ſind hinreichende Verſuche noch nicht gemacht worden. Profeſſor Macoun, der von der kanadiſchen Regierung beauftragt war, Unterſuchungen darüber anzuſtellen, fand in Fort Vermillion am Unterlaufe des Friedens-Fluſſes am 12. Auguſt auf kleinen Feldern ſchon gemähte Gerſte, welche am 8. Mai geſäet worden war. Andere Verſuche hingegen fielen minder glücklich aus, da der kurze Sommer gewöhnlich nicht ohne harte Fröſte abläuft, welche die Saaten in einer Nacht vernichten. Gordon, der den Monat Auguſt im Friedens-Fluß-Bezirke zubrachte, erzählt von mehreren Fröſten am 20., 25. und 30. Auguſt, welche die Saaten auf den kleinen Feldern in der Umgebung der Forts vollſtändig zerſtörten. Dieſe vorzeitigen Fröſte machen den Anbau von Weizen in Athabaska wohl unmöglich; aber Gerſte, Hafer und andere Feldfrüchte leiden, wenn zur günſtigſten Jahreszeit geſäet, weniger darunter.

Beſſer wird die Grande Prairie ſich zum Weideland für Vieh eignen. Der Winter iſt in dieſen hohen Lagen natürlich ungemein rauh, der Sommer bringt hier etwa die gleiche Temperatur, wie in der Provinz Quebec. Größere Ausbeute als Landwirtſchaft und Viehzucht verſprechen die ausgedehnten Waldungen am Athabaska und die Kohlenlager am Friedens-Fluß zu liefern; doch all das wird ſeine gute Weile haben. Auf die Kohlen des Friedens-Fluſſes und das Holz vom Athabaska wird man es im Laufe dieſes Jahrtauſends

schwerlich absehen; denn Kanada hat anderwärts, an Stellen, die durch Eisenbahn und Flußschiffahrt leicht zugänglich sind, mehr als ausreichend davon aufzuweisen.

Der größte Teil des Bezirks Athabaska wird jeder Besiedelung wohl für immer verschlossen bleiben; denn, die Große Prairie und die Flußthäler, sowie die südliche Hälfte des Friedens-Fluß-Gebietes ausgenommen, ist das Land unfruchtbar, eine viele Tausend Kilometer umfassende Sumpf- und Felsenwüste. Dies gilt besonders von der zwischen dem kleinen Sklaven-See und dem Athabaska-See gelegenen Strecke östlich vom Friedens-Fluß, die aber dafür als ein wahres Paradies für die Biberjagd angesehen werden kann.

Die zahllosen Bäche und Gebirgsströme, Abflüsse der Sümpfe, beherbergen noch jetzt Hunderttausende von Bibern, die mit ihren Wohnungen, Dämmen und Wasserbauten ganze Städte bilden. Aus diesem Bezirk allein wurden der Hudsonsbai-Gesellschaft von ihren Trappern und indianischen Jägern in manchen Jahren an 8000 Biberfelle abgeliefert. Früher betrug der durchschnittliche Preis der Biberfelle 2—4 Dollars für das Pfund. Heute ist derselbe auf 5—6 Dollars gestiegen; bei dem gewöhnlich 2—3 Pfund erreichenden Gewicht eines Felles ein ganz erklecklicher Gewinn. Das Gewicht des amerikanischen Bibers erreicht nicht selten 60—70 Pfund; das zarte, fette Fleisch hat einen eigentümlichen Geschmack, wird aber im Nordwesten doch sehr gerne gegessen; besonders gilt der Schwanz des Bibers als großer Leckerbissen. Die Felle der amerikanischen Biber sind im allgemeinen etwas dunkler als jene der europäischen; es kommen jedoch auch weißgefleckte und weiter südlich ganz gelblichweiße Biber vor.

Das nördliche Athabaska ist auch ein gutes Jagdgebiet für den berühmten kanadischen Hirsch, der an Größe selbst die deutschen Edelhirsche übertrifft und dessen Geweih nicht selten von der Rose bis zur Spitze in gerader Linie über 120 cm mißt.

III.

Britiſch-Kolumbien.

28. Über die Felſengebirge.

Wir mußten uns durch ein ſonderbares Völkergemiſch den Weg bahnen, als wir vom Stationsgebäude in Kalgary aus den eben eingetroffenen großen Poſtzug der kanadiſchen Pacific-Bahn erreichen wollten, um ihn zur Fahrt über die Felſengebirge von Britiſch-Kolumbien nach dem Stillen Ocean zu benutzen. Schottiſche und engliſche Kuhhirten, in der maleriſchen Tracht der mexikaniſchen Rancheros und Vacqueros, tummelten ſich auf ihren kleinen, zähen Ponies herum oder lungerten, an das hölzerne Stationsgebäude gelehnt, den gewaltigen Sombrero nach hinten geſchoben, das kurze engliſche Pfeifchen im Munde, die Hände in den ledernen, mit Franſen beſetzten Beinkleidern vergraben. „Bürger“ von Kalgary, in roter Bluſe, die Beinkleider in die hohen Stiefelſchäfte geſteckt, Revolver im Gürtel, ſtanden in Gruppen beiſammen, die Ankunft des Zuges mit den öſtlichen Zeitungen erwartend. Hier und dort Horden von ſchmutzigen Indianern, in ihre roten oder lichtblauen Wolldecken gehüllt, große Adlerfedern im Haare, den Tomahawk oder eine Flinte in den Händen, die Füße in perlengeſtickten Mokaſſins ſteckend; neben ihnen kleine bronzehäutige Squaws mit langem, in dichten Strängen herabfallendem ſchwarzem Haar, die Wangen ganz mit ziegelroter Farbe eingerieben; ſchmutzige Indianerkinder ohne Bekleidung ſpielten mit kleinen Bogen und Pfeilen; langbezopfte Chineſen in lichtblauen Hemden und weiten, dunkelblauen Beinkleidern eilten ſtumm und ſchüchtern an uns vorbei, und ein baumlanger Ungar ſtand gerade am Billetſchalter, um ſich ein Billet nach Vancouver zu löſen. Er hätte genug von dieſer „darned city“ unter dieſen „darned Indschuns“, brummte er uns zu, als er ſeinen Geldbeutel wieder am Kragen abwärts unter ſeinem Hemde verſchwinden ließ. Ein paar berittene Poliziſten, die in ihren roten Uniformen und kühnen Helmen ganz wie engliſche Leibgardiſten ausſahen, eilten zu dem Eiſenbahnzuge und ſprangen von Waggon zu Waggon, um nach Spirituoſen zu fahnden. Die Paſſagiere des Zuges, Kanadier, Engländer, Amerikaner, miſchten ſich für die kurze Zeit des Aufenthalts unter dieſen Völker-Farben-

kasten, und während ich von meiner „Section" im Pullmanwagen aus durch die glänzenden Spiegelscheiben das sonderbare kanadische Babel betrachtete, meinte mein Nachbar, ein neu-schottischer Franzose: „Wunder, wie dieses Mischvolk wohl hierher geschneit wurde!"

Bald nachdem wir Kalgary mit seinen Holzbuden und Indianerzelten verlassen hatten, drangen wir, im Thale des klaren, hellgrünen Bow-Flusses dahineilend, in die wüsten, öden, toten Vorberge der gerade vor uns zu 3000 und 3600 m Höhe emporstrebenden Felsengebirge ein. Den romantischen, über Stock und Stein stürzenden Fluß schien Mercurius in höchsteigener Person den Kanadiern entgegengesandt zu haben, als wäre er selber Hauptaktionär der Pacific-Bahn. Fleißig schabten und wuschen und hobelten die krystallenen Gletscherfluten ein breites, bequemes Flußthal durch die aller Beschreibung spottenden wilden und unzugänglichen Felsmassen, und während ihre mehrere tausend Meter hohen, kahlen Abstürze uns ein stummes „Bis hierher und nicht weiter" zuzurufen schienen, eilte unsere Lokomotive mit Leichtigkeit durch das Flußthal aufwärts bis an den Kamm des Gebirgszuges.

Mit dem einen Gebirgszug hat die Arbeit der Übersteigung erst begonnen. Auf dem 960 km langen Wege von dem Westrande der Prairien nach den Küsten des Stillen Oceans muß die Bahn nicht weniger als vier parallele Ketten der Felsengebirge übersteigen, eine Aufgabe, die nur unter den großartigsten Schwierigkeiten und mit enormen Kosten gelöst werden konnte. Die östlichste der vier Ketten, welche wir eben im Begriffe waren zu überschreiten, ist die Hauptkette der Felsengebirge. Der Sattel, durch welchen die Bahn gelegt wurde, ist allerdings nur 1589 m hoch, und wir befanden uns in Kalgary bereits auf 1014 m. Allein die Bahn muß viermal bergauf und bergab, wie ein Rennpferd beim Hürdenrennen, ehe sie das Ziel, die Westküste des Kontinents, erreicht. Von den amerikanischen Überland-Bahnen hat die nördliche Pacific-Bahn nur zwei Ketten, beide etwa 1650 m hoch, die Central-Pacific drei Ketten zu übersteigen. Diese drei Überstiege geschehen über Höhen von 2470, 2360 und 2100 m; aber dennoch wird die Erbauung der Central-Pacific-Bahn kaum größere Schwierigkeiten geboten haben, als jene der kanadischen Bahn auf ihrem ganzen Wege durch das waldreiche Hochgebirgsland von Britisch-Kolumbien, dem Graubünden von Nordamerika.

Es sind wahrhaftig Graubündener Landschaften, die uns auf der Fahrt im Thale des Bow-Flusses überall entgegentreten. Ich habe die Felsengebirge ihrer ganzen Ausdehnung nach bereist, vom Popokatepetl bis zum Mount Baker, aber nirgends den Namen Felsengebirge so passend gefunden, nirgends so unglaublich kühne Formen, Zacken, Pyramiden, Grate und Türme angetroffen, wie hier. Die Wildheit des Gebirges wird noch durch die öden, kohlschwarzen Flächen erhöht, welche die verheerendsten Waldbrände hier zurück-

gelaſſen haben. Verkohlte Baumſtämme ragen hie und da zu Hunderten und Tauſenden empor, und ihre Größe zeigt uns, welche koloſſalen Baumrieſen hier dem wütenden Elemente zum Opfer gefallen ſind. Etwa auf 1200 m Höhe tritt uns die gewaltige Felswand des noch weitere 1800 m in die Wolken ragenden Kaskadenberges entgegen; ſchon fürchtet man, die auf dieſelbe zueilende Lokomotive würde ihre Stirn daran zerſchmettern, ſo vollſtändig iſt der enge, dunkle Paß verborgen, durch welchen die Bahn binnen wenigen Minuten die Station Banff erreicht.

Banff iſt noch auf keiner Landkarte zu finden; denn es iſt erſt wenige Monate alt. Und doch wird ſein Name ſicherlich bald ebenſo bekannt werden und einen ebenſo guten Klang bekommen, wie Saratoga oder Manitou. Iſt Britiſch-Kolumbien das Graubünden Amerikas, ſo iſt Banff ein im Werden begriffenes Davos — ein Gebirgsthal, umgeben von bewaldeten Bergen, hinter denen die ſchneeigen Gipfel der Felſengebirge emporragen. Vorderhand iſt Banff noch ein balneologiſches Wickelkind, wohl der urwüchſigſte Badeort, den ich in verſchiedenen Weltteilen bisher angetroffen habe. Station Banff iſt vom Badeort Banff ein gutes Stück Weges entfernt, und da man mir von den Heilquellen viel erzählt hatte, beſchloß ich, hier mitten im Gebirge zu übernachten und erſt mit dem nächſten Zuge — die kanadiſche Pacific-Bahn hat nur einen Paſſagierzug täglich — weiterzufahren. Ein Ritt über das trockene, ſtaubige Hochplateau brachte mich in einer halben Stunde nach der Wiege des künftigen Badeortes, an den Ufern des romantiſchen, hier einen kleinen, kryſtallhellen See bildenden Bow-Fluſſes. Vor ſechs Monaten war das ganze Thal noch eine vollſtändig unbewohnte Wildnis, die vom Fuße eines Weißen kaum jemals betreten worden war. Heute hatte es bereits Hunderte von Einwohnern, darunter an die 50 Badegäſte. Man hatte mir erzählt, Banff beſitze ſchon zwei Hotels, aber dieſelben entſprächen, wie ich nun ſehen konnte, kaum den Begriffen, die wir uns von Hotels zu machen pflegen. Zwei niedrige Blockhäuſer, aus rohen, unbehauenen Baumſtämmen zuſammengefügt, mit offenen Luken an Stelle von Fenſtern und Thüren, bildeten die Speiſeſäle und einige Dutzend zwiſchen niedrigem Strauchwerk errichtete Zelte die „Schlafzimmer“ dieſer „Hotels“. Die heißen, ſchwefel- und eiſenhaltigen Quellen, welche Banff zu künftiger Größe und Berühmtheit verhelfen ſollen, entſpringen an verſchiedenen Stellen der nahen Bergwände. Die größte entleert ſich in einen mit klarem, hellgrünem Waſſer gefüllten offenen Tümpel, in welchem eben einige „Kurgäſte“ ihr Bad nahmen. Aber die heilkräftigſte Quelle befindet ſich in einer etwa 12 m tiefen, finſtern Höhle, auf deren Grund man mittelſt Leitern hinabſteigt. Sie hat den Vorteil, daß man ſich beim Baden in kein anderes Badekoſtüm zu hüllen braucht, als in die natürliche Dunkelheit. Zu einer dritten Quelle mußte ich einen ſteilen, ſteinigen Pfad längs der ſüdlichen Felswand emporklettern.

Auf 150 m Höhe über dem Thale quillt ſie in ſtarkem Strom aus den Felſen hervor, und hier ſtehen einige aus rohen Stämmen zuſammengenagelte „Badekabinen“, die aber trotz ihrer ſpiegel- und handtuchloſen Einfachheit verlockend genug waren, um mich zu einem köſtlichen Bade zu bewegen. Die Eiſenbahn hat Banff unter ihren mächtigen Schutz genommen; ſchon arbeiteten Dutzende von Chineſen fleißig an der Herſtellung von Wegen durch den ſchönen Naturpark, ſchon war der Grund zu einem großartigen Hotel nach europäiſchen Begriffen gelegt. Einige Jahre noch, und Prinzeſſin Mode wird hier ihren Einzug feiern, gerade ſo gut, wie in ſüdlicher gelegenen Felſengebirgsbädern, in Idaho, in Manitou oder Las Vegas. Als ich Las Vegas in Neu-Mexiko vor zehn Jahren zum erſtenmale beſuchte, war es von faſt ebenſo rührender Einfachheit wie Banff. Sechs Jahre nachher war es zu dem faſhionabelſten Bade der Felſengebirge geworden, und das großartige Hotel Montezuma, von der Atchiſon-Topeka- und Santa-Fé-Eiſenbahn erbaut, war das eleganteſte und beſte Hotel zwiſchen Chicago und San Francisco. Allerdings brannte es zwei Jahre nach ſeiner Erbauung bis auf den Grund nieder, aber einige Monate nachher war es — ein Phönix — womöglich noch großartiger auferſtanden.

Am frühen Morgen hieß es das harte Zeltlager wieder verlaſſen. Der Zug paſſierte Banff um 3 Uhr morgens, hier im Hochgebirge keine angenehme Stunde, um ſich reiſefertig zu machen. Ich brauche kaum zu ſagen, daß ich der einzige Paſſagier war, der in Station Banff einſtieg. Kurz oberhalb Banff betritt die Bahn den ſchwierigſten Teil ihres ganzen, 4800 km langen Weges, nämlich den Kicking-Horſe-Paß (der Paß zum ausſchlagenden Pferde), von dem Entdecker desſelben mit dieſem profanen Namen belegt, weil er an dieſer Stelle von einem der kleinen Gebirgsponies geſchlagen wurde. Die Großartigkeit und Wildheit der Felſen auf dieſem höchſten Kamm des Gebirges ſpottet jeder Beſchreibung. Es ſcheint, als hätte hier eine furchtbare Macht den Gebirgsſtock gehoben und in Stücke zerbrochen, deren jedes an Ausdehnung eine Kubikmeile umfaßt. Sie liegen auf- und nebeneinander, die kühnſten Formen in die Lüfte ſtreckend, ſo ſteil und glatt, daß kaum der Schnee hier einen Halt findet und in Lawinen in die engen Schluchten und Thäler hinabſtürzt. Einige der letzteren werden durch klare, hellgrüne Gebirgsſeen ausgefüllt, deren Tiefe noch niemand erforſcht hat, anderen haben die rauſchenden Gebirgsgewäſſer hinreichend Erde und Schlamm zugeführt, daß zwerghaftes Nadelholz in ihnen Nahrung findet. Die wenigſten der kühn emporſtrebenden, 3000—3600 m hohen Spitzen haben Namen erhalten; nur die gewaltigſten Wahrzeichen, wie der Kaſtle-Mountain und Mount Lefroy, ſind von den Erbauern der Bahn getauft worden. Dennoch waren die Weißen ſchon an den Kaſtle-Mountain vorgedrungen, lange bevor man noch an die Erbauung einer Bahn hier gedacht hatte. Ja ſogar eine

Stadt von mehreren Tausend Einwohnern war hier entstanden und wieder vergangen. Es war das, als das Silberfieber vor einigen Jahren sich dieser Gebiete von Britisch-Kolumbien bemächtigt hatte und in der Nähe des Kastle Mountain reiche Silberadern entdeckt wurden. Binnen wenigen Monaten war eine große Minenstadt, Silver City, aus dem Boden geschossen; aber die Minen waren bald ausgebeutet, und Silver City besteht heute aus einer Anzahl verlassener, morscher Bretterhütten, in denen kaum mehr ein Dutzend Einwohner zurückgeblieben sind! Wir eilen, an diesen traurigen Ruinen moderner „Civilisation" vorbei, immer höher und höher in die Felsen hinein. Die Gegenden werden immer wilder und großartiger, und endlich verlassen wir auch das Thal des Bow-Flusses, der uns während des Aufstiegs ein so treuer Begleiter gewesen, um einen engen, sumpfigen Sattel zu erreichen, eingefaßt von schneebedeckten Höhen: den Kicking-Horse-Paß. Am andern Ende dieses Sattels entströmt ein winziges Flüßchen dem Sumpfe, die ersten Wassertropfen, die nicht mehr dem Stromgebiete des Atlantischen Oceans angehören. Es ist der Ursprung des Kicking-Horse-Flusses, der auf seinem Laufe nach Westen immer größer und wasserreicher dem Kolumbia-Strom und mit diesem dem Stillen Ocean zueilt. Wir waren auf der Wasserscheide des Kontinents angelangt.

Würde die Herkunft des Namens „Kicking Horse" nicht bestimmt auf ein ausschlagendes Pferd zurückzuführen sein, so könnte man vermuten, die Entdecker des Flusses hätten die Wildheit desselben damit kennzeichnen wollen: so stürmt und tost und schäumt der mit jeder Meile an Wassermasse zunehmende Fluß den westlichen Abhang der Felsengebirge hinab, dem mächtigen Kolumbia-Strom zu. Die Fluten bohrten, wuschen, sägten sich eine wahre Teufelsschlucht durch die Felsen, und von den mehrere Tausend Meter hoch zu beiden Seiten in den kühnsten Formen emporsteigenden Felsen stürzen rauschend und schäumend andere Sturzbäche in die Schlucht.

Wohl mögen die Pioniere der Bahn lange gezögert haben, ehe sie sich entschlossen, die Schienenstränge da hinein zu lenken; aber es blieb ihnen kein anderer Weg übrig. Die ganze Kette zeigt auf Hunderte von Kilometer im Nord und im Süd keine günstigere Stelle, und selbst hier erforderte es die kühnsten und gewagtesten der bisher bekannten Eisenbahnbauten, um die Züge von der Kammhöhe in das Thal des Kolumbia hinabzuführen. Während sich die Steigung von Kalgary aus zur Kammhöhe, also 570 m, auf 198 km verteilt, muß der Abstieg zum Kolumbia, 834 m tief, innerhalb 98 km gemacht werden. Die Eisenbahn wendet sich deshalb, tief in den Felsen eingeschnitten, längs der Abgründe dahin, den Fluß hinüber und herüber, durch lange, aus den Felsen gesprengte Tunnels, fortwährend abwärts mit einem Fall von 2,8—3,96 m auf 100 m. Für diesen Abstieg muß denn auch eine zweite Lokomotive angekoppelt werden, und beide Loko-

motiven halten mit reverſiertem Dampf den Zug zurück. Mit zurückgehaltenem Atem, in Ermangelung eines Beſſern an die Sitze des eigenen Waggons ſich klammernd, bewundern die Paſſagiere das großartige Werk, wohl mit dem geheimen Wunſche, ſo raſch als möglich wieder in minder halsbrecheriſche Gegenden zu kommen. Erſt nach etwa dreiſtündigem Langen und Bangen auf ſchwebender Bahn fahren wir endlich bei Golden City in das Thal des großen Kolumbia ein. Aber die wenigen armſeligen „Log Kabins“ und Zelte der „goldenen Stadt“ intereſſieren uns weniger, als die gewaltigen Felsmauern der berüchtigten Selkirk-Kette, welche jenſeits des Stromes dräuend ihre Schnee- und Gletſchergrate in die Wolken ſtrecken. Denn auch dieſe Kette müſſen wir überſteigen, gerade ſo wie unſer nunmehriger Reiſebegleiter, der Kolumbia. Vergeblich hatte dieſer im Laufe der Jahrtauſende ſeine Wellenbatterieen gegen die Felſen gerichtet, vergeblich ſeine Fluten als Mauerbrecher verwendet: die Felſen gaben nicht nach, und er mußte ſich ſeinen Weg, ſtatt durch die Felſen, um ſie herum bahnen. 320 km fließt er nordwärts, bevor er ſeinen Weg durch die Selkirk-Kette findet, und 320 km fließt er längs des weſtlichen Fußes derſelben wieder ſüdwärts, nur 80 km von ſeinem urſprünglichen Laufe entfernt. Aber was er nicht vermocht, das hat die Kunſt der Ingenieure doch zu überwinden verſtanden. Wohl folgen wir dem Laufe des goldreichen Stromes einige 30 km, dann aber wendet ſich die Bahn durch den Biber-Fluß-Cañon direkt auf die Gebirgskette zu und beginnt dieſe hinaufzuklettern. Vom Kolumbia-Strom bis zu dem 1200 m über dem Meeresniveau gelegenen Rogers-Paß ſteigt die Bahn auf einer Strecke von 35 km 506 m und findet auf der Weſtſeite, noch 72 km von der Paßhöhe, den Kolumbia wieder. War der Übergang über die erſte, öſtliche Kette der Felſengebirge ſchon ein ungemein ſchwieriger, ſo iſt er doch kaum zu vergleichen mit den großartigen Hinderniſſen, welche ſich dem Bahnbaue hier in der Selkirk-Kette entgegenſtellen. Nirgends fand ich auf meinen Reiſen eine Gebirgswüſte von ſo unbeſchreiblicher Wildheit, Felſen von ſolcher Kühnheit und Großartigkeit der Formen, Gletſchermaſſen und Lawinenbahnen in ſolcher Menge und in ſolcher Nähe einer Bahn wie hier. Als würde Mutter Natur ſelbſt das grauſige Gebirgsbild bereuen, das ſie hier geſchaffen hat, bedeckte ſie einzelne Abhänge mit Rieſen-Cedern; aber auch dieſe fielen an manchen Stellen verheerenden Waldbränden zum Opfer, denen ſie mit ihren hohlen, kerzengeraden Stämmen ſo reiche Nahrung gewähren. Auch während wir dieſe bei aller Großartigkeit doch ungemein troſtloſen Gebirge durchfuhren, beleuchteten brennende Rieſenbäume wie Fackeln unſere Bahn. Wie Zunder fangen die morſchen Stämme Feuer, die Flammen ſchießen durch das hohle Innere aufwärts und züngeln aus Spalten und Aſtlöchern hervor, ſo daß im Handumdrehen der ganze Rieſenbaum an vielen Stellen gleichzeitig in Brand gerät. Endlich kann der verkohlte Stamm die große Laſt nicht mehr tragen:

ächzend und krachend ſtürzen Stamm und Krone, beim Fallen Lawinen von Funken durch die Finſternis ſendend, während die Flammen die dichten

Fig. 50. Gebirgsanſicht aus der Selkirk-Kette.

Rauchwolken wie in Abendrotglut hüllen. Bald haben die Stämme der nächſtſtehenden Bäume Feuer gefangen. Bald raſen die Flammen auch durch ihre Äſte und Zweige, verbrennen das Holz, verſengen die Nadeln.

verbreiten Verderben weit ringsum. Ein Waldesabhang fällt zum Opfer, ein zweiter folgt, und ſo fort, bis kalte, ſtarre, baumloſe Felsmauern dem Flammenmeer Halt gebieten. Nichts bleibt von ſolchen Waldbränden übrig, als die kurzen, ſchwarzgebrannten Stümpfe, die wie klagend kahle, verkohlte Äſte gegen den Himmel ſtrecken.

Aber dieſe Bäume haben noch andere, ſtärkere, unbarmherzigere Feinde, als das Feuer: die Schneelawinen. Es iſt, als wollte die Natur hier oben, inmitten von Felſen, Schnee und Eis, alles Leben im Keime erdrücken oder in vollſter Blüte zerſtören. An zahlreichen Hängen ſehen wir die Bahnen ſolcher Schneeſtürze genau abgegrenzt. Nicht nur die Rieſenſtämme mähen ſie von Grund und Boden wie Halme, auch Felsblöcke und Vorſprünge raſieren ſie förmlich von ihrer Bahn, den Abhang während ihres Sturzes glatt ſchürfend. In der Selkirk-Kette bedurfte es der Erbauung von 29 km Schneetunnels, um die Eiſenbahn gegen die Lawinen zu ſchützen. Die Bahn iſt an gefährlichen Stellen in den Felſen gehauen, und die ſchweren dicken Balken des Schutzdaches wurden in die Ebene des Abhanges gelegt, ſo daß ſie den herabſtürzenden Maſſen keinen Widerſtand entgegenſetzen und dieſe über ſie hinweggleiten. An anderen Stellen mußten großartige Brücken über die beiden Gebirgsbäche gebaut werden, deren Schluchten die Bahn bei der Überſetzung der Felſenkette folgt. Der Mountain Creek wird auf einer hölzernen Brücke — ſogenanntem „Treſtle-Work" — von 180 m Länge und 54 m Höhe gekreuzt, und über den tiefen Cañon des Stoney Creek führt eine hölzerne Bahn von 135 m Länge, die auf Holzpfeilern von 90 m Höhe ruht, die höchſte bisher erbaute Brücke dieſer Art. Der Zug hielt auf dieſer Brücke zum Speiſen der Lokomotive mit Waſſer, und wir ſprangen aus den Waggons, um nicht nur das kühne Werk der Menſchenhand, ſondern auch die wilde Schlucht zu bewundern, durch welche der waſſerreiche Bergſtrom in 30 m hohem, ſchäumendem Falle dem Hauptfluſſe zueilt.

Auf der Höhe des Rogers-Paſſes erreichen wir die Quelle des Biber-Fluſſes, dem wir bisher gefolgt waren. Hier wechſelt der Charakter der Gebirgsſchau. An Stelle der Schluchten und Kataraкte treten ſchneebedeckte Höhen, die bis auf 3000 m emporſteigen, und zwiſchen ihnen eingeſattelt ruht ein maſſiger Gletſcher, der bis unmittelbar an den Paß hinabreicht, der einzige Gletſcher, den Reiſende in Amerika auf den gewöhnlichen Touriſtenbahnen zu ſehen bekommen; denn die Felſengebirge ſüdlich der kanadiſchen Grenze ſind ungeachtet ihrer bis über 4200 m reichenden Höhen gletſcherlos. Die blaugrünen, durchſichtigen Kryſtallflanken der Eisrieſen winkten uns ſo verlockend zu, daß wir einen unfreiwilligen, durch einen Unfall an der Maſchine bedingten Aufenthalt benutzten, um über das Gerölle und den Schutt des Gletſcherthales bis zum Fuße der Eismaſſen emporzuklettern. Die Eiſenbahngeſellſchaft vollendete hier eben ein hübſches Schweizerhäuschen,

das „Glacier-Hotel“, und obſchon noch kaum angeſtrichen und mit Fenſtern verſehen, barg dasſelbe doch bereits einige engliſche Bergfexen, welche dieſes amerikaniſche Zermatt zum Mittelpunkt ihrer Entdeckungsklettereien gemacht hatten. Ich ſchlug ihnen vor, bei ihren Erſteigungen der umliegenden Bergrieſen doch Höhenmeſſungen vorzunehmen; aber zunächſt waren leider keine Inſtrumente vorhanden, zweitens hätten ſie damit auch gar nicht umzugehen vermocht, und drittens zeigten ſie auch gar keine Luſt zu „scientific business“ (wiſſenſchaftlicher Beſchäftigung). Sie wären, ſo meinten ſie, ſimple Touriſten und überließen die Meſſungen anderen. Ich bedauerte ihre Dummheit lebhaft; denn bezüglich der Höhen der Selkirk-Kette kurſieren in der Welt erkleclich fette, großſchnablige Enten[1]. Wir wollen dem gewaltigen Bergkoloß, der vor uns am Südende des Rogers-Paſſes ſichtbar wurde, dem Mount Sir Donald, kühnlich 3600 m zuſprechen, aber gleichzeitig auch unſerer Bereitwilligkeit Ausdruck geben, jede niedrigere Angabe widerſpruchslos anzunehmen. Selbſt die Hälfte dieſer Höhe würde ja hingereicht haben, um den kühnſten aller Ingenieure eine harte Nuß knacken zu laſſen. Auf die Höhe des Rogers-Paſſes kamen wir verhältnismäßig leicht. Hier oben aber ſtanden die techniſchen Nußknacker wie — Ingenieure am Berge; denn es galt, innerhalb 3,2 km 192 m tief hinabzuſteigen. Sie nahmen ſich am St. Gotthard ein Beiſpiel und bohrten Spiralen durch die Felſen, ſo daß die Bahn von 3,2 auf 9,7 km verlängert wurde. An einer Stelle ſahen wir ſechs Stücke des Schienenbettes die Felſen hinauf übereinander gelagert.

29. Durch Britiſch-Kolumbien.

Mit der öſtlichen Felſengebirgs- und der Selkirk-Kette hatten wir die Waſſerſcheide der beiden Weltmeere überſchritten und befanden uns im Herzen

[1] Mir fällt da der berühmte Mount Hood in Oregon ein, den ich einige Wochen zuvor von meinen Fenſtern im „Esmond Houſe“ zu Portland bewundert hatte. Urſprünglich wurden dieſem Wahrzeichen Oregons mit echt amerikaniſcher Freigebigkeit 5100 m zugeſprochen; eine ſpätere Schätzung verſchwendete an ihn nur mehr 4800 m; Winkelmeſſungen ergaben darnach ungefähr 4350 m, und die vor einigen Jahren ausgeführte Triangulation ſchob den ſo dehnbaren Berg auf 3900 m zuſammen. Dann kam eine Meſſung mit einem Aneroid-Barometer, die 3600 m ergab, und als dann noch einmal mit einem Merkurial-Barometer nachgemeſſen wurde, ſchrumpfte dieſer Kaiſer unter den Bergrieſen der Stillen-Ocean-Küſte zu einem Negligée von 3360 m zuſammen, wogegen die Bewohner von Portland indeſſen mit lebhafter Entrüſtung Einſprache erhoben und ſich mit lobenswertem Lokalpatriotismus jedes weitere Meſſen und Beſchneiden verbaten. „Wenn das ſo fortginge,“ meinte ein guter Portländer Bürger einmal zu mir, „ſo würde aus unſerem ſchönen Berge gar noch ein Loch im Boden.“ Dieſelbe Geſchichte erzählt auch ein Mitarbeiter der Londoner „Times“ in einer ſeit dem Niederſchreiben der obigen Zeilen erſchienenen intereſſanten Broſchüre „A Canadian Tour“.

des goldreichen Britiſch-Kolumbien, das bisher Gold von über 50 Millionen Dollars Wert geliefert hat. Das Gold iſt bisher aber auch die Haupteinnahmequelle der ſpärlichen Bevölkerung geweſen; denn abgeſehen von den Wäldern und dem Fiſchreichtum der Flüſſe hat das große Land nicht viel zu bieten. Nachdem wir auf unſerer Dampfſahrt nach Sonnenuntergang den Kolumbia zum zweitenmale überſchritten hatten, begann ſofort wieder der Aufſtieg über die dritte Parallelkette der Felſengebirge, die Gold-Range, und dem Laufe kleiner, viele romantiſche Gebirgsſeen bildender Flüſſe folgend, überſetzten wir den gerade 600 m hohen Eagle- (Adler-) Paß. Jenſeits desſelben, nahe dem Großen Schuswap-See, wurde im November 1885 die letzte Schiene gelegt zwiſchen dem öſtlichen und dem vom Stillen Ocean aus begonnenen weſtlichen Teile der kanadiſchen Pacific-Bahn. Der Schuswap-See, an deſſen felſigen Ufern entlang wir bald darauf fuhren, ähnelt mit ſeinen vielen Armen wie auch in Bezug auf ſeine romantiſche Umgebung dem Vierwaldſtätter-See; aber keine freundlichen Hotels öffnen dem Touriſten hier ihre gaſtlichen Pforten. See und Umgebung ſind noch im unbeſtrittenen Beſitze der Indianer, von denen wir im Vorbeifahren eine Anzahl beim Salmfiſchfang antrafen. Der Schuswap-See, wie all die Hunderte großer und kleiner Seen, die Flüſſe und Ströme von Britiſch-Kolumbien, ſtrotzt im wahrſten Sinne des Wortes von Fiſchen, die von den Indianern nach der Meeresküſte gebracht und dort in großen „Canning Eſtabliſhments“ in Blechbüchſen präſerviert werden. Das Gebiet zwiſchen der Gold-Range und der nächſtfolgenden Parallelkette, der Cascade-Range, kann als Fortſetzung der großen amerikaniſchen Wüſte bezeichnet werden, die von Nevada und Wyoming aus durch Idaho und den öſtlichen Teil des Waſhington-Territoriums ſtreicht und ſich immer mehr verengend erſt an der Nordgrenze von Britiſch-Kolumbien ihr Ende erreicht. Wir waren wohl aus den in großartiger Wildheit ſtarrenden Felſengebirgen heraus auf die Ebene gekommen, aber auch dieſe hat dem Anſiedler nichts Beſonderes zu bieten und eignet ſich höchſtens als Weideland. Dem Ausfluſſe des Schuswap-Sees entlang eilend, gelangten wir zunächſt an den Kleinen Schuswap-See, an deſſen Ufern ſich die größte „Stadt“ des gewaltigen Steppengebietes befindet, Kamloop, die erſte bedeutendere Anſiedelung, ſeit wir Kalgary verlaſſen haben, und thatſächlich die einzige auf der ganzen, 1015 km langen Fahrt von den Prairien zum Ocean. Kamloop, obſchon nur von etwa 200 Weißen und doppelt ſoviel Indianern und Chineſen bewohnt, erſchien uns, die wir auf den Prairien und in den Gebirgen des Anblicks von Städten oder ſogar Dörfern gänzlich entwöhnt worden, viel größer und bedeutender, als es in Wirklichkeit iſt. Der Eiſenbahnzug fährt mitten durch die „Stadt“, und den Einwohnern ſchien die Ankunft der Atlantiſchen Poſt ein noch größeres Ereignis zu ſein als in Kalgary. Der

erſte Gruß pacifiſcher „Civiliſation“ wurde uns durch einen Zeitungsjungen gebracht, der uns eine friſchgedruckte Kamloop-Zeitung zum Kaufe unter

Fig. 51. Der Fraſer-Fluß.

die Naſe hielt. Ganz wie die jungen Prairie-Städte in den Staaten Kanſas und Nebraska, hatte Kamloop alſo ſchon ſeine Zeitung — und, wie wir vom Waggonfenſter aus bemerkten, auch ſein großes Hotel, ſeine Kirchen und

Billardſalons. Nahe dem durch den See fließenden Thompſon River klapperte und kreiſchte eine Sägemühle, und auf der Seefläche ſchwammen in der Ferne Schwanen gleich zwei kleine Dampfboote. Rinder und Pferde wurden auf der Straße zum Verkaufe ausgeboten, anſcheinend die einzigen Produkte des unwirtlichen, trockenen, ſtaubigen Steppenlandes, in deſſen Mittelpunkt Kamloop ſo maleriſch gelegen iſt.

Den tief in dieſes weite, öde Plateau eingeſchnittenen Lauf des Thompſon-Fluſſes entlang fuhren wir bald darauf durch finſtere Cañons, die ſich an manchen Stellen hinreichend erweitern, um Viehherden das Graſen zu geſtatten. Die wenigen menſchlichen Weſen, die wir vom Zuge aus an den Ufern des Fluſſes oder an den Thalwänden erblicken, ſind Chineſen oder Indianer, und wohl nirgends in dem weiten Weltteil wird man in unmittelbarer Nähe einer neuen, großen Weltverkehrslinie das Bild einer ſo fremdartigen, wenn auch dabei armſeligen, „Civiliſation“ wieder finden, wie hier. Es iſt ein trauriges Land, dem die Zukunft nicht ſo roſig lächelt wie den Prairien ſüdlich der kanadiſchen Grenze. Immer tiefer wird das Thal, welches ſich der ſchäumende, waſſerreiche Thompſon-Fluß durch das Plateau gewaſchen, immer näher rücken die Wände aneinander, immer ſteiler und höher werden die Felſen zu den Seiten der einſamen Schlucht, an deren Wänden entlang, hoch über dem Flußbett, wir auf dem kühn angelegten Schienenweg dahinſauſen. Durch die Seiten-Cañons, die wir auf ſchwindelnden, hölzernen Brücken überſetzen, aufwärtsblickend ſehen wir auf den Gipfeln wieder Schnee; kaum merken wir's, wie wir aus der tiefen, wilden Schlucht des Thompſon- in jene des großen Fraſer-Fluſſes (Fig. 51), des größten Waſſerlaufes von Britiſch-Kolumbien, einfahren. Die Felswände ſind hier noch höher, der Fluß unten in der Schlucht iſt noch wilder und größer, ſo daß ſein Toſen das Donnern des Eiſenbahnzuges übertönt. Die Schlucht, die uns in den erſten Minuten als ein wildromantiſches, anziehendes Bild erſchien, und von der ein Stückchen, in die öſtlichen Prairien verpflanzt, ein vielbeſuchtes Naturwunder wäre, wird uns immer langweiliger, monotoner, einſamer, und unwillkürlich fragen wir uns: „Warum wurden Hunderte von Millionen Kapitals und ſo rieſenhafte Arbeitskraft verſchwendet, um eine Bahn durch eine ſolche Wildnis zu bauen?“ Immer zuverſichtlicher kommen wir zur Überzeugung, daß dem großen Werke nur politiſche Rückſichten zu Grunde liegen; denn es wird vieler Jahrzehnte bedürfen, ehe ſich dieſe weſtliche Strecke der Pacific-Bahn bezahlt, wenn dies überhaupt jemals eintreten ſollte. Es galt eben, wie geſagt, der britiſchen wie der kanadiſchen Regierung, die einzelnen Teile Kanadas miteinander zu verbinden und überdies einen auf kanadiſchem, ſomit engliſchem, Boden gelegenen Weg nach Auſtralien und Indien zu beſchaffen für den Fall, daß der Weg durch den Suezkanal durch Krieg oder andere Zwiſchenfälle

verſperrt würde. Und dieſer Zweck wird durch die kanadiſche Pacific-Bahn allerdings erreicht.

Fig. 52. Fjord an der Küſte von Britiſch-Kolumbien.

Erſt bei dem tief im Thale des Fraſer-Fluſſes niſtenden Städtchen Yale, 140 km oberhalb der Mündung des Fluſſes in den Stillen Ocean,

erweitert ſich die Schlucht zu einem fruchtbaren, mit üppiger Vegetation bedeckten Thale; denn bis hierher macht ſich der Einfluß der milden Seeluft bemerkbar. Menſchliche Anſiedelungen mehren ſich, den ſanfteren Thalwänden entlang erſcheinen Felder, ja ſogar Obſtgärten, und weiterhin, gegen die auf 10—25 km zurücktretenden Berge zu, werden ſie von dichten Wäldern hochſtämmiger Douglas-Tannen begrenzt.

Aber unſer Augenmerk iſt jetzt darauf gerichtet, einen Blick auf die unfernen Fjorde und Buchten des Stillen Oceans zu erhaſchen, dem wir uns nun auf ebenem Bette dahinraſend nähern. Plötzlich, nahe bei Neu-Weſtminſter, der frühern Hauptſtadt von Britiſch-Kolumbien, verläßt die Bahn die Ufer des mächtigen, breiten, hier ſchiffbar gewordenen Fraſer-Fluſſes, um, ſich nordwärts wendend, dem Endpunkt der kanadiſchen Bahn, Port Moody, zuzueilen. Es iſt 14 Uhr, als wir in Port Moody, einer funkelnagelneuen Anſiedelung, einfahren, und eine Minute darauf verlaſſen wir den Eiſenbahnzug, neben welchem, an den hölzernen Quai gelehnt, ein kleiner Dampfer auf den Salzfluten des Stillen Oceans ſchaukelt. Binnen wenigen Minuten ſind Paſſagiere und Gepäck an Bord und dampfen die wenigen Meilen ſeewärts der Stadt Vancouver zu, die, zwiſchen zwei Meeresbuchten oder vielmehr Fjorden gelegen, zum ſchließlichen Endpunkte der Überland-Eiſenbahn auserſehen iſt. Die Bahn dahin iſt auch ſchon im Bau begriffen. Anfänglich ſollte die auf der gegenüberliegenden Inſel Vancouver gelegene größte Stadt und gleichzeitige Hauptſtadt Britiſch-Kolumbiens, Viktoria, zum pacifiſchen Haupthafen der Bahn gemacht werden. Aber Viktoria iſt größeren Schiffen nicht zugänglich, und ſo wurde denn vor einem Jahre (1886) die dichtbewaldete Halbinſel ſüdlich des Burrard-Fjord zum Endpunkte gewählt, da dort das Waſſer der Meeresſtraße bis dicht an die Ufer hinreichende Tiefe hat und überdies genügender Raum für Docks, Bahnhöfe und Warenhäuſer vorhanden war. Dieſe Wahl war, wie geſagt, vor einem Jahre erfolgt, und auf der Stelle, wo im vergangenen Sommer unter den Rieſenſtämmen des Urwaldes noch niemals ein Weißer geſehen worden war, erhob ſich zur Zeit unſerer Ankunft eine Stadt von nahezu 2000 Einwohnern, mit großen Hotels, Banken, Geſchäftshäuſern und Warenſchuppen. So raſch ging die Erbauung dieſer Großſtadt der Zukunft voran, daß man ſich gar nicht Zeit nahm, aus der Umgebung Bauſteine zu holen, oder auch nur einen Ziegel zu brennen. Es wurden einfach die Urwaldsrieſen gefällt und aus ihrem Holze die Häuſer gebaut. Auf der Stelle des Waldes von Bäumen ſteht jetzt ein Wald von Häuſern; die gewaltigen Stämme, welche noch vor einem Jahre die Rieſenkronen der Douglas-Tannen trugen, liegen heute zu ſchmächtigen Schindeln zerſägt auf den Dächern der Häuſer. Alles iſt Holz: die Häuſerwände, das Pflaſter der Straßen, die Trottoirs zu ihren Seiten, die Hafenquais; ja ſogar die Firmentafeln ſind dünne Stammabſchnitte von

180—240 cm Durchmeſſer, ein Beweis von der Größe der Bäume, die hier geſtanden haben. Drei oder vier der mächtigſten Baumrieſen ſtehen übrigens noch heute hier, und einer darunter wird zu Ehren des Beſuchs der Prinzeſſin Luiſe, der Tochter der Königin von England, Luiſentanne genannt. Groß, wie dieſes modernſte Städtewunder auch iſt, es wird doppelt groß durch die Geſchichte der Stadt. Ich ſagte vorhin, ſie ſei vor einem Jahre entſtanden. Ganz richtig; aber ſechs Monate nach ihrer Geburt, im Juni 1886, brannte ſie total nieder, und die Stadt von heute mit ihren 2000 Einwohnern iſt bereits die zweite, die an dieſer Stelle erbaut wurde. Wer weiß, ob ſie, während ich dieſe Zeilen ſchreibe, nicht ſchon zum zweitenmale brennt?

Während das vorſtehende Kapitel in den Händen des Buchdruckers lag, teilte uns eine Kabeldepeſche die Fertigſtellung der kurzen Bahnſtrecke zwiſchen Port Moody und Vancouver mit. Die Überlandbahnzüge fahren ſomit ſeit Juni 1887 bis nach dem von den Fluten des Stillen Oceans oder vielmehr des Golfes von Georgien beſpülten weſtlichen Endpunkte der kanadiſchen Pacific-Bahn, bis an die Werften von Vancouver ſelbſt. Mit der Herrlichkeit der kurzlebigen „Großſtadt" Port Moody hat es damit ein Ende. Vancouver iſt die Stadt der Zukunft, und es wird gar nicht lange dauern, bis ſie ſogar die gegenwärtige Hauptſtadt Britiſch-Kolumbiens, Viktoria, an Größe und Bedeutung wird überflügelt haben.

30. Viktoria und Vancouver.

Verfolgt man auf einer Weltkarte die öſtlichen Geſtade des Stillen Oceans vom Feuerlande nördlich, ſo wird man auf der ganzen, über 19 000 km langen Strecke nirgends eine ſo ausgeprägte Gliederung des Feſtlandes, eine ſo große Anzahl von Inſeln und Inſelgruppen vorfinden, wie im äußerſten Nordoſten, an der Küſte von Britiſch-Kolumbien. Tauſende von Inſeln aller Größen bilden hier in langer Reihe eine Art Vorwall gegen das Anſtürmen des Weltmeeres, das hier trotz ſeines Namens „das ſtille" mitunter doch gewaltig wütet.

Obwohl in dem Milliönchen Quadratkilometer des amerikaniſchen Nordweſtendes kaum mehr Einwohner zu finden ſind, als in den beiden Fürſtentümern Reuß-Greiz und Reuß-Schleiz, pfeifen die Lokomotiven doch ſchon nach allen Richtungen durch die Urwaldswildnis. Von Portland in Oregon geht es nordwärts nach dieſer abgeſchiedenen Inſelwelt, zunächſt nach dem Kolumbia-Strome zurück, längs des Willamette-Fluſſes mit ſeinen lieblichen, für europäiſche Augen indes etwas fremdartigen Ufern. Bei Kalama verſchlingt eine Dampffähre den ganzen Zug mit Lokomotive und Laſtwaggons und führt denſelben über die reißenden, blauen, klaren Fluten nach dem nördlichen Ufer zur Weiterfahrt auf dem Schienengeleiſe. Brauſend durch-

jagt er nun die dichteſten Waldungen mit ihren ſtolzen, Hunderte von Fuß hohen Douglas-Tannen. Nirgends auf der ganzen ſechsſtündigen Fahrt bis Seattle, dem vorläufigen äußerſten Endpunkte der nördlichen Pacific-Bahn, iſt auch nur eine Baumſchlägerhütte oder eine Waldlichtung zu ſchauen.

In Seattle ſollten wir übernachten, um am nächſten Morgen den Dampfer nach Viktoria zu nehmen. Schon fürchteten wir, wieder einmal im Freien unter unſeren Reiſezelten lagern zu müſſen. Doch welche Überraſchung, als uns mitten in der Urwaldswildnis moderne Landauer empfingen und durch glänzende, belebte Geſchäftsſtraßen nach einem vierſtöckigen, ſteinernen Hotel kutſchierten, wo uns prächtige Zimmer mit allerhand modernem Zubehör erwarteten! Am Abende ſpielte eine New-Yorker Theatergeſellſchaft ein Sardou'ſches Senſationsdrama in dem neuen, von Vergoldungen ſtrotzenden Opernhauſe, und während der Zwiſchenakte bot man drei verſchiedene Abendblätter feil, welche Kabeldepeſchen aus Berlin, Paris und London enthielten. In Europa glaubt man, der Puget-Sund mit ſeiner maleriſchen Inſelwelt ſchlummere noch in unentweihter Jungfräulichkeit, und mittlerweile blüht hier nicht nur Seattle, ſondern ein ganzes Diadem kräftig aufſtrebender Städte von 6—15 000 Einwohnern: Takoma, Olympia, Port Townsend, Port Moody, Neu-Weſtminſter.

Der Puget-Sund iſt eine zehnfach vergrößerte Ausgabe des Vierwaldſtätter-Sees, an die Küſte des Stillen Oceans verpflanzt; im Weſten ragen die maleriſchen Zacken der Olympia-Kette 2400 m hoch in die Lüfte, im Oſten der mächtige Gebirgszug der Kasladenkette, mit zwei 4200 m hohen, ſtark vergletſcherten Flügelmännern: der Eispyramide des Mount Takoma im Süden und dem herrlich geformten Mount Baker im Norden. Die Vorberge und Abhänge zwiſchen den beiden Gebirgszügen und der weiten, ruhigen Waſſerfläche, die unſer Dampfer durchfurcht, ſind mit dem üppigſten Urwaldwuchs bekleidet, die dunklen Douglas-Tannen reichen bis knapp an den Waſſerrand. Unzählige kleine und große, gleichfalls bewaldete Inſeln unterbrechen die Eintönigkeit der Waſſerfläche. Auf einzelnen ſahen wir, durch den Kapitän aufmerkſam gemacht, zwiſchen den dichten Bäumen halb verborgene Indianerzelte, deren Eigentümer mit ihren Familien ſich hauptſächlich vom Fiſchfang ernähren. Wie ergiebig dieſer in den Gewäſſern Britiſch-Kolumbiens ſein muß, kann man aus der merkwürdigen Fangart, die hier gebräuchlich iſt, entnehmen: die Indianer ſtecken eine mit ſpitzen Nägeln verſehene lange Stange in das Waſſer und ſchwenken ſie hin und her; faſt in jeder Minute gelingt es ihnen, einen Fiſch damit aufzuſpießen.

In den ſtillen, träumeriſchen Buchten begegneten wir häufig fiſchenden Indianern, die mit Weib und Kindern, manchmal 20—30 Perſonen ſtark, in ihren charakteriſtiſchen, aus ausgehöhlten Baumſtämmen beſtehenden Kanoes lagerten. Aber ſie ſahen kaum auf, als wir in unſerem modernen

Dampfer mitten durch die altmodiſche Kanoe-Flottille hindurchfuhren. Leider wurde der weitere Ausblick gegen Oſten hin durch den Rauch eines verheerenden Urwaldbrandes getrübt, der dort ſchon ſeit Wochen wütete. Kein Menſch kümmert ſich um derlei Verheerungen. Wo ſo viel Überfluß vorhanden iſt, kommt es auf einige Quadratkilometer gar nicht an — im Gegenteil, das Dickicht wird dadurch gelichtet und es wird Ackerboden geſchaffen, von dem es in ganz Britiſch-Kolumbien und Waſhington gewiß nicht zu viel giebt.

Nach mehrſtündiger Fahrt legten wir an der Rhede von Townsend an und kreuzten dann die Grenze zwiſchen dem Sternenbanner und der Königskrone, die Meeresſtraße von San Juan de Fuca, die vor Jahrhunderten, wie ganz Britiſch-Kolumbien, unter ſpaniſcher Herrſchaft geſtanden; gegen Abend bei ſinkender Sonne liefen wir in den kleinen Hafen von Viktoria ein.

Welch entzückenden Anblick bot doch die Stadt von unſerem Dampfer aus dar! Die üppigſte Vegetation, hohe Bäume von fremdartigem Ausſehen, Blumen in nie geſehener Form und Farbenpracht, die ſaftigſten grünen Matten überall. Die ganze Südoſtſpitze der großen Inſel erſchien uns wie ein einziger, wohlgepflegter Park. Dazwiſchen halb verborgen, im Mittelpunkte des von hohen Bergen umrahmten Bildes, die flachen Dächer, und oben auf dem höchſten Punkte einer ſanft anſteigenden Höhe der große graue Gouverneurs-Palaſt, über dem auf ſchlankem Flaggenſtocke die engliſche Flagge weht. Gegen Weſten, in der Fuca-Straße, lagen träge zwei engliſche Kriegsſchiffe vor Anker, wie grimmige Hunde in einer Portierloge. Wir ſtanden wie verzückt vor dem herrlichen, von der ſterbenden Sonne goldig beleuchteten Bilde, und unwillkürlich ſtemmte ich mich mit dem Rücken gegen den Maſtbaum des Schiffes, als könnte ich es im Fortgange zurückhalten und allen den Ausblick auf dieſes Kompendium von Italien, Schweiz und Oſtaſien noch länger gewähren.

Viktoria war anfänglich eine Minenſtadt. Gold hatte ſie geſchaffen, Gold hatte ſie groß, reich, belebt gemacht; aber ſie war, nachdem das Gold gehoben war, nicht nach dem Muſter der kaliforniſchen Stapelplätze urplötzlich abgeſtorben. Viktoria wurde im Jahre 1843 von den Jägern und Trappern der Hudſonsbai-Geſellſchaft als Handelsfort gegründet. Aus den feſten, mit Paliſſaden und Wällen umgebenen Blockhäuſern dieſer Faktorei wäre wahrſcheinlich niemals etwas anderes geworden, hätte man nicht 1856 auf dem Feſtlande, Vancouver gegenüber, Gold entdeckt. Das Goldfieber war damals infolge der kaliforniſchen Goldfunde epidemiſch aufgetreten, ganz wie die Cholera oder die Peſt, nur mitunter noch viel verheerender; es forderte ſeine Opfer aus allen Geſellſchaftskreiſen. Die Kunde von den raſch erworbenen, über Nacht in den Bergen gefundenen Reichtümern war überall hingedrungen,

und Zehntausende eilten mit einer fieberhaften Hast nach Kalifornien. Doch bald zerplatzten die Seifenblasen. Aus den erschöpften Goldlagern Kaliforniens eilte alles zu Fuß, zu Pferde, zu Wagen, zu Schiffe wie in einer Völkerwanderung bald hierhin, bald dorthin. Der Strom erreichte auch Vancouver, und da Viktoria auf Hunderte von Meilen in der Runde die einzige Ansiedelung der Weißen war, so bildete es bald das Hauptquartier der modernen Argonauten. „Ach, Gentlemen," meinte unser Kapitän, als er uns die Geschichte Viktorias erzählte, „das hätten Sie sehen sollen. Ich fuhr zur Zeit der Fraser-River-Erregung mit einem Segelboot zwischen Viktoria und dem Festlande. Das Gold, das ich damals hatte! Münzen gab es hier nicht — meine Passagiere zahlten die Fahrt in Goldkörnern. Binnen zwei Jahren war Viktoria bis auf 30 000 Einwohner angewachsen. Tausende kamen von San Francisco, von Panama, oder aus den Prairien. Tausende zogen dort hinüber in die Berge, wo Sie den Sattel nördlich vom Mount Baker sehen. Dutzende kamen wohl mit Goldkörnern schwer beladen nach Viktoria zurück und machten für die Goldminen Propaganda. Sehen Sie, da war ein Kerl, der gab mir dieses Nugget für die Überfahrt!" — Damit wies er auf einen nußgroßen Goldklumpen, der schwer an seiner Uhrkette hing und seinen Rock in Falten zog. — „Er nahm mich mit hinauf in die Stadt, und ich mußte mit ihm trinken. Als er in die erste Wirtschaft trat — er war schon ein wenig angeheitert —, nahm er eine Handvoll Goldkörner aus der Tasche und warf damit den großen Spiegel ein, der über dem Schenktische hing, dann hielt er dem „Bar-Keeper" (Schenkhalter) einen Revolver vor die Nase. ‚Na, Wirt,' stammelte er, ‚jetzt klaubt Euch mal die gelben Dinger wieder zusammen, und nehmt Euch soviel, als der Spiegel kostet!' — strich den Rest der Goldkörner in die Tasche und ging davon. Aber, Gentlemen, das dauerte nicht lange. Dutzende waren, wie gesagt, reich geworden, Hunderte hatten gerade Gold genug gewaschen, daß sie die Heimfahrt bezahlen tonnten, und Tausende kehrten in größtem Elend nach Viktoria zurück, um allmählich wieder zu versickern."

Von der aus Tausenden von Bretterbuden, Spielhöllen, Trinkstuben und Zelten bestehenden Minenstadt Viktoria ist nichts mehr übrig: der vornehmen, stillen, wohlhabenden Residenzstadt von heute sieht man es nicht mehr an, was für eine tolle, verlotterte Jugend sie gehabt hat.

Bei unserer Landung in dem kleinen, reizenden Hafen umdrängte uns ein Heer zudringlicher Kutscher, ebenso lärmend und schreiend, wie die Eseltreiber am Fuße des Vesuv oder beim „Shephard-Hotel" in Kairo. Einige Minuten Fahrt durch große, breite Geschäftsstraßen brachten uns nach dem „Driard House", einem unverfälschten Stück vornehmen Englands. In seinem großen, mit alten Ölgemälden geschmückten Speisesaale saßen statt der erwarteten Minenarbeiter englische Gentlemen in Frack und weißer Kravatte

an der Seite englischer Damen in Abendtoilette. Man trank Champagner zu einem Mahle, das ebenso gut am Belgravia-Square (in London) hätte serviert werden können. Im Lesesaale lagen die „Times" und die „Morning Post", der „Graphic" und die „Illustrated London News" auf.

Überhaupt ist das ganze Aussehen der Stadt mit ihren rührigen Geschäftsstraßen und ihren stillen Wohnungsvierteln durchaus englisch. Stünde Viktoria auf den Bermudas, es könnte als Port Hamilton, stünde es auf einer Insel der Bahamas, es könnte als das idyllische Nassau gelten. Nur die Palmen und Bananenbäume fehlen hier. Die Häuser sind ähnlich gebaut und mit wohlgepflegten Gärtchen umgeben, die Firmentafeln und Aufschriften scheinen in High-Holborn gemacht zu sein, und die britisch-kolumbianischen Milizsoldaten stolzieren mit ihrem Spazierstöckchen und dem Cerevis-Käppchen schief auf dem Ohr ebenso unternehmend einher wie auf dem Trafalgar-Square zu London. Aber bei allem englischen Äußeren wogt hier ein so buntes internationales Leben, daß ich Viktoria schier als die internationalste Stadt des Erdballs bezeichnen möchte. Diese Wahrnehmung drängt sich einem allenthalben auf. So waren die Kellner im Hotel Engländer, der Eigentümer ein Österreicher, der Erbauer des mit dem Hotel verbundenen Viktoria-Theaters ein ungarischer Graf A—y, Sohn eines bekannten Diplomaten; die Stubenmädchen im Hotel waren langzöpfige Chinesen (aber männlichen Geschlechts, soweit man es wenigstens von ihren jungen, bartlosen Gesichtern ablesen konnte); in der Küche herrschte ein Franzose über ein halbes Dutzend italienischer Gehilfen. Die Bierwirtschaften in der Stadt befinden sich größtenteils in den Händen Deutscher; die Pelzhändler sind aus dem benachbarten Alasla eingewanderte Russen, und in dem ältesten Teile der Stadt wohnen noch heute einige spanische Familien aus früherer Zeit. Aber damit ist die Völkerlarte Viktorias noch lange nicht erschöpft; denn von den 12000 Einwohnern der Stadt sind nicht weniger als 4000 Chinesen, 1000 Indianer, 500 Neger.

Unser erster Gang galt dem Postbureau, wo eine Anzahl Briefdurstiger die Verteilung der eben eingetroffenen Post erwartete. Wie wir uns den Weg zum Schalter bahnten, stießen wir auf einen ganzen Farbenkasten von Gesichtern, auf Rothäute, bleichgesichtige Weiße, schwarze Afrikaner, gelbe Mongolen, und in diese Hautfarben mischte sich dann eine Unzahl anderer Schattierungen, wie sie die Vermengung der einzelnen Rassen untereinander hervorbringt: Halbindianer, Mischlinge zwischen Schwarzen und Chinesen, Mulatten, Quadronen.

In Viktoria wohnen nur die Weißen mit den Schwarzen friedlich beisammen. Les extrêmes se touchent (die Gegensätze berühren sich). Die Chinesen haben einen eigenen großen Stadtteil, die Indianer ein Zeltlager außerhalb der Stadt inne, auf dem Wege nach dem Seehafen von

Viktoria, Esquimault, und die weiße Ariſtokratie wohnt in entgegengeſetzter Richtung, in der Nähe eines prachtvollen öffentlichen Parks, von welchem aus ſich eine herrliche Ausſicht auf den einem Alpenſee gleichenden Meeresarm mit den vergletſcherten Spitzen der Kaskadenkette im Hintergrunde erſchließt[1].

Von den 50 Millionen Dollars, welche in den Goldfieber-Jahren aus den Flüſſen Kolumbiens gewaſchen wurden, iſt doch ein guter Teil in Viktoria liegen geblieben; es herrſcht viel Luxus, und das Leben iſt nicht gerade billig. Wir zahlten in unſerem Hotel vier Dollars täglich; Cigarren mußten wir mit einer Mark, Zeitungen mit 20—30 Pfennig bezahlen. Kupfermünzen ſind in Viktoria gänzlich unbekannt; als ich einmal dem Hotel-Klerk für eine Briefmarke einige aus Manitoba mitgebrachte Kupfer-Cents hinreichte, ſchob er ſie mit dem Handrücken ſtolz zurück, wie Brutus die Königskrone, und meinte, ſein Hotel ſei kein Raritäten-Kabinet. Die kleinſte gangbare Münze iſt der engliſche Sixpence, oder wie er längs der ganzen Stillen-Ocean-Küſte heißt, der „Bit", im Werte von 50 Pfennig. Kanadiſche Banknoten, mit Ausnahme jener der Bank von Britiſch-Kolumbien, findet man nur ſelten, die beliebteſten Münzen ſind die amerikaniſchen Golddollars.

Die zwei bedeutendſten Sehenswürdigkeiten von Viktoria ſind das Indianer- und das Chineſen-Viertel. Die Indianer von Britiſch-Kolumbien, die den Stämmen der Komox und der Kowichans angehören, darf man ſich nicht als jene nackten, tättowierten Kerle vorſtellen, die im Weſten Amerikas mit Skalpmeſſer und Tomahawk herumſpazieren und jedes Bleichgeſicht als Zielſcheibe für ihre Pfeile benutzen. Hier im kolumbiſchen Archipel ſind ſie durchaus gutmütig, vorzügliche Salmfiſcher, gute Farmer und Viehzüchter. Viele von ihnen zeigen einen ſo ausgeſprochen aſiatiſchen Typus, daß ich auch hier, gerade ſo wie ſeiner Zeit in Mexiko und Central-Amerika, in meiner Anſicht beſtärkt wurde, ſie ſeien keine autochthone Raſſe, ſondern von Weſten her eingewandert. Zu Hunderten arbeiten ſie auf Dampfern, in Sägemühlen und Fabriken und geben ſelten Anlaß zu Unzufriedenheit, es wäre denn Whisky oder Brandy in ihrem Bereich. Die Indianerinnen, denen man in den Straßen Viktorias begegnet, haben ihre urſprünglich recht einfachen

[1] Man darf ſich über die Bezeichnung Ariſtokratie nicht verwundern. Britiſch-Kolumbien hat eine ganze Anzahl von Namen aufzuweiſen, die im engliſchen Hofkalender, in „Burke's Peerage", verzeichnet ſind: den Gouverneur, die Regierungsbeamten, die Offiziere der Kriegsſchiffe, den Lordrichter und einige Lords, denen es in Viktoria ſo gut gefiel, daß ſie ſich hier „ihre Hütten bauten". In geſellſchaftlicher Hinſicht blicken deshalb San Francisco, Portland und die Puget-Sund-Städte eigentlich zu Viktoria empor; ja, die Soireen, Rennen, Gartenfeſte und Empfänge, denen wir während unſeres Aufenthaltes in der Stadt beiwohnen durften, verſetzten uns wahrhaftig in die Londoner „Seaſon" und ließen uns beinahe vergeſſen, daß wir an den Geſtaden des Stillen Oceans weilten.

Trachten der europäischen Mode insoferne anbequemt, als sie Kattunröcke und bunt bedruckte Shawls tragen. Ihr reiches, strammes schwarzes Haar fällt gewöhnlich glatt auf die Schultern; durch Ohren und Nase ziehen sie häufig bronzene und silberne Ringe. Ihre Sprache ist die Chinook-Sprache, ursprünglich eine rein indianische Sprache, heute aber derart vermengt mit spanischen, französischen und englischen Wörtern, daß auch der Europäer sie leicht erlernen kann. Chinook ist in Britisch-Kolumbien dasselbe, was die lingua franca in der Levante, es wird dem Reisenden in diesen Gegenden bis hinauf an die Aleuten nützlicher sein als alle modernen Sprachen zusammengenommen.

Neben den Indianern bilden die Chinesen das bedeutendste Arbeiter-Element nicht nur in Viktoria, sondern in ganz Britisch-Kolumbien, ja längs der ganzen Küste bis nach Mexiko hinunter. Wie San Francisco und Portland, so besitzt auch Viktoria seine Chinesenstadt mit Götzentempeln und Opiumhöllen, Spielhäusern und Theatern, gerade so unverfälscht chinesisch, als befänden sich ihre bezopften Insassen nicht in der Neuen Welt, sondern im heimatlichen Reiche der Mitte. Meine Reisegefährten, einige Weltspaziergänger, die kürzlich erst Shanghai und Hongkong verlassen hatten, fühlten sich ordentlich angeheimelt in den schmutzigen Straßen mit ihren grellbemalten Häusern, den kleinen Kaufläden mit riesigen chinesischen Überschriften, den mit Lampions behängten sonderbaren Thee- und Speisehäusern, in denen Reis und Schöpsenköpfe à la Chinoise mit zwei Stäbchen als Eßbesteck serviert werden. Eben zur Zeit unseres Besuches nagelten und hämmerten die bezopften Söhne des Himmels an der Einrichtung eines neuen Götzentempels. Sie ließen uns ohne weiteres eintreten und die Treppen hinauf in das „Allerheiligste" steigen, in welchem bereits die kostbarsten, aus China eingeführten Vergoldungen und Holzschnitzereien, Bilder und Inschriften angebracht waren und in den Sandschüsseln Opferhölzchen glimmten. Auch der nie fehlende Theekessel stand schon auf den Kohlen in einer Ecke. Nur der Götze selber lag noch wie eine Mumie mit Bandagen umwickelt in einer geöffneten Kiste, seiner Aufstellung auf den kunstreich geschnitzten Altar harrend. Die Erbauung und Einrichtung des Tempels hatte den Chinesen an 30000 Dollars gekostet, ein Beweis, in welch günstige Verhältnisse ihre sprichwörtliche Sparsamkeit und Mäßigkeit sie versetzt hatte.

Für die weißen Einwohner Viktorias sind die Chinesen augenblicklich unbezahlbar. Sie sind gute Köche, prächtige Stubenmädchen, gute, schweigsame Waschfrauen, arbeitsame, nüchterne Hausknechte, sie sind Maler, Anstreicher, mit einem Worte die beste Dienerschaft und die genügsamste, wohlfeilste Arbeiterklasse. Aber dennoch empfand ich stets, wenn ich diese stummen, stillen, scheuen Kerle mein Schlafzimmer in Ordnung bringen sah oder sie in Haus und Hof in emsiger Thätigkeit beobachtete, eine eigentümliche Abneigung,

und dieſes Gefühl teilen viele Bewohner der pacifiſchen Küſte mit mir, in Portland wie in San Francisco oder Los Angeles. Bei den unteren Schichten der weißen Bevölkerung iſt es Eiferſucht und Brotneid, bei den Damen ein unwillkürlicher Abſcheu, bei den Denkenden aber Furcht. China hat heute ſchon, von unten hinauf arbeitend, Auſtralien, Oſtaſien und Polyneſien erobert, es hat die geſellſchaftlichen Zuſtände dort untergraben, es kann in Zukunft vielleicht einen Teil Amerikas auf dieſem ſtillen, friedlichen Wege erobern. Wer Batavia, Singapore, Melbourne, Auckland, San Francisco beſucht hat, der kann das beurteilen und auch verſtehen, warum man bei aller Menſchenliebe ſo nachdrücklich Front macht gegen dieſe Mongolen-Wanderung.

Vancouver ſelbſt wird in Bezug auf Handel, Induſtrie oder Ackerbau niemals eine wichtige Rolle ſpielen können. Die Umgebung von Viktoria iſt allerdings auf etwa 16 km in der Runde reich geſegnet und fruchtbar, aber der Reſt der Inſel wird ganz von kahlen, grauen, bis auf 2400 m Höhe emporſtrebenden Gebirgszügen eingenommen, die wohl dem Touriſten, dem Sportsman und Angler ein wahres Paradies ſind, dem Pflug und Spaten aber nirgends feſten Halt bieten. Das einzige wertvolle Erzeugnis der Inſel ſind die vorzüglichen Kohlen, welche in Nanaimo, einer kleinen Stadt am Georgia-Sund, gewonnen werden und die ganze pacifiſche Flotte Nordamerikas mit Heizmaterial verſehen. Acht Tage vor unſerem Beſuche wurde eine Eiſenbahnlinie von Nanaimo nach Esquimault, dem Seehafen von Viktoria, dem Verkehr übergeben. Wir unternahmen die mehrſtündige Fahrt nach dieſem Kardiff des Stillen Oceans; aber an Reiſe-Eindrücken brachten wir davon nichts weiter mit als geſchwärzte Geſichter und die Erinnerung an die wahrhaft majeſtätiſchen Gebirgslandſchaften, an welchen der Zug längs der Küſte im Fluge vorübereilte.

Digitized by Google

Neu-Fundland.

1. In den Nebeln Neu-Fundlands.

Unter den zahlreichen, über den ganzen Erdkreis zerſtreuten Kolonieen Englands iſt Neu-Fundland zwar die älteſte und dem Mutterlande zunächſt gelegene, aber trotzdem iſt ſie ſo unbekannt, verlaſſen und vergeſſen, als wäre ſie der entfernteſten eine, in irgend einem Winkel des Stillen oder des Antarktiſchen Oceans verſteckt. Ja, ſogar ihr Name wäre vielleicht vergeſſen, hätte nicht eine Hundegattung denſelben über alle Welt verbreitet. Eine ſeltſame Ironie will es indeſſen haben, daß man in Neu-Fundland ſelbſt von den berühmten Neu-Fundländer Hunden kaum etwas weiß, und daß achtungswerten Quellen zufolge die wenigen dort vorhandenen Hunde dieſer Art aus England ſtammen.

Neu-Fundland liegt faſt auf halbem Wege zwiſchen England und den großen atlantiſchen Seehäfen Amerikas. In den letzten Jahren wurden alle nur erdenklichen Mittel angewandt, die Seereiſe, wenn auch nur um einige Stunden, zu verkürzen; aber auf das naheliegende Mittel, die Schiffe in dem großen, ſichern Hafen der Hauptſtadt Neu-Fundlands, St. Johns, anlaufen zu laſſen und eine Eiſenbahn quer über die Inſel zu erbauen, verfiel niemand. Und doch würde dieſe Route nicht nur die geographiſch kürzeſte ſein, ſondern auch die Seereiſe um 4—5 Tage verkürzen, gleichzeitig aber auch einer der größten Gefahren der atlantiſchen Seereiſen, den berüchtigten Neu-Fundländer Nebeln, ausweichen.

Ein ſeltſames Verhängnis ſcheint über Neu-Fundland zu laſten. Während im Innern der Inſel weite, fruchtbare Strecken, große Wälder, bedeutende Erzlager, fiſchreiche Seen und Flüſſe zu finden ſind, friſtet die Bevölkerung längs der felſigen, eisumgürteten Küſten ein Daſein voll Elend und Entbehrung. Bis auf 10 km landeinwärts von der Küſte iſt der ganzen Ausdehnung des Landes nach, das einen Flächeninhalt von 110 670 qkm einnimmt, auch nicht eine einzige Anſiedelung vorhanden. Große Herden von Renntieren und Hirſchen, zahlreiche Biber, Füchſe und andere Pelztiere hauſen im Innern, und dennoch liegt die Jagd ausſchließlich in den Händen einiger Indianer. Die Urbevölkerung des Landes iſt ausgeſtorben; der letzte Abkömmling derſelben, eine Indianerin Namens Schawnadithit, wurde von den aus Neu-Schottland eingewanderten Rothäuten vom Stamme der Mik-

maks getötet, und dieſe ſind nunmehr, etwa 100 Köpfe ſtark, die einzigen Bewohner des Innern von Neu-Fundland.

Meine Reiſen in Neu-Fundland beſchränkten ſich auf einen kurzen Beſuch der Hauptſtadt St. Johns; die nachſtehenden Mitteilungen beruhen hauptſächlich auf dem, was ich dort von den gaſtlichen Einwohnern, ſowie von Offizieren der engliſchen Kriegsſchiffe erfahren habe, welche dort ſtationiert ſind und in jedem Jahre eine Kreuzfahrt um die ganze Inſel herum unternehmen. Neu-Fundland ähnelt mit ſeinen zahlreichen, weit in die See vorſpringenden Halbinſeln, den tief ins Land einſchneidenden Fjorden, mit ſeiner Küſtenentwicklung und beinahe auch im Charakter des Landes auffällig der nördlichen Hälfte Großbritanniens. Es iſt ein zweites, vor die Mündung des großen St.-Lorenz-Stromes geſetztes Schottland, jedoch ohne deſſen Bodenreichtum und Fruchtbarkeit. Den größten Teil der Inſel bilden kahle, völlig pflanzenarme Felſen, die im ſüdlichen Teile bis zu 480 m emporſteigen, gegen Norden hin allmählich abfallen. Ähnlich iſt auch der Charakter der Küſten. Im Süden und Oſten umgürten die Inſel graurote, faſt ſenkrecht ins Meer abſtürzende Klippen von 150—180 m Höhe, vielfach durchſchnitten von tief eindringenden Meeresarmen, die mit furchtbarer Gewalt ihre Brandung an dieſem natürlichen Feſtungswalle emporſenden. Gegen Weſten und Norden fallen die Küſten weniger ſteil ab, an der Nordſpitze längs der Meerenge von Belle-Isle werden ſie flach und ſandig. Zahlreiche Inſelgruppen ſind beſonders der Nordoſtküſte vorgelagert, während an der Südküſte nur zwei Inſeln von einiger Bedeutung zu finden ſind, St. Pierre und Miquelon, die einzigen Überreſte der franzöſiſchen Herrſchaft, welche ſich ja im vorigen Jahrhundert nicht nur über ganz Kanada, ſondern auch über Neu-Fundland erſtreckte. Heute bildet Neu-Fundland eine engliſche Kronkolonie, deren Unabhängigkeit nur durch einen vom Mutterlande eingeſetzten Gouverneur und ein paar im Hafen von St. Johns ſtationierte Kriegsſchiffe eingeſchränkt wird. Frankreich wahrte ſich bei der Abtretung der Inſel bloß das Recht der Fiſcherei an der ganzen Nord- und Nordweſtküſte[1].

Längs der Nordweſtküſte und an den großen Seen und Flußläufen im Innern befinden ſich vereinzelt fruchtbare Länderſtrecken, deren Ausdehnung jedoch nur auf ein Zehntel des ganzen Flächenraumes der Inſel geſchätzt wird. Der ſüdöſtlichſte Teil Neu-Fundlands, die Halbinſel Avalon, wird durch zwei von Nord und Süd tief ins Land ſchneidende Buchten faſt vollſtändig von dem Reſte der Inſel abgetrennt. Hier allein wohnen zwei Drittel

[1] Dieſer Teil Neu-Fundlands findet ſich deshalb auch noch auf manchen Karten als zu Frankreich gehörig angegeben, und in der That übt Frankreich, geſtützt auf die unklaren Verträge, dort bis auf 10 km im Inlande Hoheitsrechte aus, ein Anlaß zu unausgeſetzten Streitigkeiten.

aller Einwohner Neu-Fundlands; der Reſt zerſtreut ſich in elenden, kleinen Anſiedelungen längs der Küſten bis auf etwa 8 km landeinwärts.

Es genügt indes nicht, bloß von den felſigen Küſten zu reden, die einen Umfang von nahezu 3200 km umſpannen: die ganze Inſel iſt eigentlich nichts weiter als ein gewaltiger Felſen, der bald ein Hochplateau bildet, bald zu kühnen Felsnadeln und -türmen emporſchießt, aber faſt durchweg allen Erdreichs und demzufolge auch aller Vegetation entbehrend. Wo ſich Mulden und Senkungen zeigen, finden ſich Sümpfe mit Moos und ſpärlichen Zwergpflanzen; nur längs der tiefen Fjorde wie an den Stromläufen und Binnenſeen trifft man auf Wälder und Pflanzenwuchs. Große Strecken im Innern ſind noch vollſtändig unerforſcht; wer von irgend einem Punkte der Küſte ſich landeinwärts wendete, käme ſchon nach einigen Kilometer in ein Gebiet, das der Fuß des Weißen noch niemals betreten hat. Allerdings ſcheint dies auch nicht, es ſei denn im Dienſte der geographiſchen Wiſſenſchaft, der Mühe wert zu ſein. Der Wert Neu-Fundlands beſchränkt ſich auf die großartigen Stockfiſch- und Robbenfiſchereien in den umliegenden Gewäſſern; dieſe Fiſchereien bilden das einzige Intereſſe, die einzige Erwerbsquelle und den einzigen Lebensunterhalt ſeiner 200 000 Küſtenbewohner. Flotten von mehreren Hundert Schiffen, mit Zehntauſenden von Fiſchern bemannt, fahren alljährlich aus den franzöſiſchen, ſchottiſchen und amerikaniſchen Häfen aus, um längs der Nordoſtküſte Neu-Fundlands in den Frühjahrsmonaten Robben, längs der Südküſten in den Sommermonaten Stockfiſche zu fangen, und dieſe Flotten kehren ſtets reich beladen nach ihren heimatlichen Häfen zurück. Der jährliche Ertrag dieſer Fiſchereien kann getroſt auf 20 Millionen Dollars angeſchlagen werden, wovon auf die neufundländiſchen Fiſcher allein etwa 8 Millionen entfallen.

Die Bevölkerung Neu-Fundlands beſtand bisher faſt ausſchließlich aus Fiſchern, die mit ihrem ganzen Sinnen und Trachten auf die See hingewieſen waren und, ſolange die letztere ihnen hinreichende Beſchäftigung und Nahrung gab, es unnötig fanden, ſich auch im Innern ihrer Heimatsinſel umzuſehen. Bei der ſtetigen Zunahme der Bevölkerung reichen jedoch ſeit den letzten Jahren die Fiſchereien nicht mehr aus; ein Teil der Bewohner muß ſich daher ernſtlich nach anderem Erwerb im Binnenlande umſehen, ſoll er nicht im größten Elende zu Grunde gehen.

Obwohl Neu-Fundland mit ſeiner Südweſtſpitze von der Nordoſtſpitze Neu-Schottlands nur etwa 60 Seemeilen entfernt iſt, kann man einen Beſuch der Hauptſtadt doch nur mittelſt eines der Allan-Dampfer ausführen, die alle 14 Tage von Halifax nach St. Johns fahren, oder man müßte ſich einem Fiſcherboote anvertrauen, das vielleicht einen Monat Reiſezeit bedarf. Auch die Dampfer brauchen mitunter für dieſe Strecke 1—2 Wochen Zeit — dank dem berüchtigten Neu-Fundländer Nebel.

Faſt das ganze Jahr über hängen an und über den Felſenklippen der Süd- und der Oſtküſte und weit hinaus über dem Ocean ſelbſt die dichteſten Nebel. Hunderte von großen Schiffen wie von kleineren Fiſcherbooten fahren, durch die Nebelwolken irregeleitet, auf die Klippen auf, um daran zu zerſchellen; ſchon viele Tauſende von Seeleuten mußten hier das Leben laſſen. Eine der gefährlichſten Stellen an der Küſte, etwas weſtlich von Kap Race, iſt „Mistaken Point", eine Klippe, die in der unaufhörlichen Dunkelheit häufig für das Kap ſelbſt angeſehen wird. Gerade vor 10 Jahren (1877) gingen hier innerhalb weniger Tage zwei große Dampfer, „Waſhington" und „Cromwell", mit ihrer ganzen Bemannung unter. In jedem Jahre werden eine Anzahl großer Fiſcherbarken auf den ſüdöſtlich vorgelagerten Bänken von den großen transatlantiſchen Paſſagierdampfern über den Haufen gerannt und ſind mit Mann und Maus rettungslos verloren.

Von den Schrecken und Gefahren der Reiſe durch dieſe Nebelnacht, die über Tauſende von Quadratkilometer gebreitet liegt, kann man ſich kaum eine Vorſtellung machen. Der Dampfer, auf welchem ich, noch dazu im Sommer, die Fahrt nach St. Johns unternahm, hatte nur während der erſten zwei Tage klares Wetter. Für den Reſt der Fahrt, während fünf Tagen, mußten wir uns ſozuſagen durch die bald düſtere, bald wieder weiße Nebelwand hindurchtaſten. Manchmal ſah es aus, als wäre unſer Schiff vollſtändig in loſe weiße Watte gehüllt. Wir konnten ſelbſt mittags nicht fünf Schritte vor uns hin ſehen, und von der Kommandobrücke aus war der Bug des Schiffes gar nicht zu entdecken. Mit jedem Schritte vorwärts drohte die Gefahr eines Zuſammenſtoßes. Die Wachen wurden verdoppelt, um Tag und Nacht über „look out" (Ausſchau) zu halten. Auf den Maſten erglänzten elektriſche Lichter, die Geſchwindigkeit des Dampfers wurde auf die Hälfte vermindert, und alle 2—3 Minuten ertönte die „Sirene", das Nebelhorn, deſſen ſchauerliche, Mark und Bein durchdringende Töne auf weite Entfernungen andere Schiffe warnen, dabei aber auch natürlich den Schiffsinſaſſen die Nachtruhe gänzlich verleiden. Zuweilen hörten wir ganz aus unmittelbarer Nähe das Nebelhorn eines andern Schiffes, ohne auch nur das Geringſte davon zu ſehen, ein entſetzlicher Augenblick für uns alle — für Kapitän, Mannſchaft und Paſſagiere. Von den Küſten Neu-Fundlands, in deren unmittelbarer Nähe wir uns befanden, ſahen wir nicht die geringſte Spur; ebenſowenig von den zahlreichen Eisbergen. Die Neu-Fundländer Nebel entſtehen an der Südküſte der Inſel durch die Begegnung des kalten Polarſtromes mit dem warmen Golfſtrome.

Unter ſolchem Wetter fuhren wir um das berüchtigte Kap Race bis zur Hafeneinfahrt von St. Johns, wohl der bedeutendſten Fiſcherei-Metropole der Welt. Erſt hier lichtete ſich, durch einen tüchtigen Nordwind aus ſeinem trägen Schlafe aufgerüttelt, der Nebel, und wir konnten zum wenigſten die

Fig. 53. Ansicht von St. Johns.

prächtige Lage der Stadt bewundern. Graurote, kahle Klippenmauern steigen fast senkrecht mehrere Hundert Fuß hoch aus dem stets heftig bewegten Meere empor, anscheinend ohne die geringste Unterbrechung, so daß uns beinahe der Atem benommen wurde, als wir unser Schiff direkt auf die Klippen lossteuern sahen.

Erst ganz unmittelbar unterhalb der Felsen gewahrten wir die enge Einfahrt in den Hafen, die 1,6 km lang zwischen den bis auf wenige hundert Meter einander sich nähernden Felsmauern hindurchführt. Fast schien es, als bewegten sich die beiden Felsen auf uns zu, wie weiland Scylla und Charybdis. Früher befanden sich auf ihnen kanonengespickte Batterieen, Festungswerke und Kasematten, welche jedem feindlichen Schiffe die Einfahrt unmöglich gemacht hätten. Heute sind die Festungswerke aufgelassen. Die englische Garnison wurde schon vor Jahren aus Neu-Fundland gerade so wie aus ganz Kanada zurückgezogen; die gesamte Militärmacht der Insel besteht aus 100 Konstablern, von welchen 50 in der Hauptstadt stationiert sind und die Leibwache des Gouverneurs bilden. Die Kavallerie der Insel beschränkt sich auf zwei berittene Konstabler.

2. St. Johns.

St. Johns steigt amphitheatralisch im Hintergrunde des felsumschlossenen Hafens von den Ufern bis an den Gipfel der Höhen empor, gekrönt von dem bedeutendsten Gebäude der Stadt, der katholischen Kathedrale mit ihren zwei hohen Seitentürmen. Unten, längs des sichern Hafens, stehen in langer Reihe Lagerhäuser und Fabriken und strecken lange Werften ihre hölzernen Arme weit ins Wasser hinaus. Auf der Ostseite des Hafens sieht man die terrassenförmig längs der Anhöhe sich hinziehenden Trockendächer für den großen, allumfassenden Stapelartikel Neu-Fundlands: den Stockfisch. Auf einer Seite an die Felswand gelehnt, auf der andern von Holzpfeilern getragen, hebt sich Dach über Dach, jedes mit Reisig überdeckt, ein neu-fundländisches Seitenstück zu den schwebenden Gärten der Semiramis, nur daß sich hier statt wohlriechender Blumen Tausende und aber Tausende ebenso kräftig wie nachhaltig duftender Stockfische zum Trocknen ausgebreitet befinden.

St. Johns ist keine schöne Stadt; schon nach mehrstündigem Aufenthalt in dem elenden Hotel wie in den ärmlichen, von hölzernen Häusern besetzten Straßen kam ich zur Überzeugung, daß es sich am schönsten aus der Ferne zeige. Nur in der Hauptstraße der Stadt, in der Water-Street, sieht man eine Anzahl aus Stein gebauter, bemerkenswerter Geschäftshäuser. Die Kaufläden sind ärmlich ausgestattet, die Straßen schmutzig, die Häuser ziemlich verwahrlost; die moderne Civilisation ist noch nicht so weit vor-

geschritten, daß man in St. Johns eine gute Mahlzeit einnehmen oder in einem reinlichen Bette schlafen könnte. Nur eine kleine Anzahl wohlhabender Familien, die Aristokratie oder vielmehr die Kabeljaukratie des Landes, hat sich in einem eigenen Viertel im obersten Teile der Stadt, nahe der Kathedrale, zusammengefunden — und diese wenigen Familien versuchen allerdings durch weitgehende Gastfreundschaft und Liebenswürdigkeit dem fremden Besucher eine günstigere Meinung von ihrem Heimatlande beizubringen.

Wenn St. Johns mit seinen verhältnismäßig nahen Städteschwestern in Neu-Schottland und Neu-Braunschweig nicht gleichen Schritt hält, so liegt die Haupturſache in seiner großen Abgeschiedenheit. Die Ankunft des halbmonatlichen Postdampfers ist stets ein Ereignis, welches die ganze Bevölkerung in Aufregung versetzt und nach dem Hafen herunterlockt. Bei unserer Landung wurden wir wenigen Ankömmlinge wie Wundertiere angestaunt. Gleichzeitig mit uns wurde eine seltsame Ladung ans Land gebracht: Hunderte von Kisten und Fässern voll edlen europäischen Weines, der zu dem ärmlichen, um nicht zu sagen erbärmlichen, Aussehen der Stadt gewiß im Widerspruche stand. Erst nachträglich erfuhren wir, das elende Klima von St. Johns wie überhaupt Neu-Fundlands sei dem Weine ungemein zuträglich und verbessere denselben — ein neuer Beweis für die Wahrheit des englischen Sprichwortes: „An ill wind, that blows nobody good.“ (Ein schlimmer Wind, der recht bläst, d. h. der nicht für jemanden gut wäre.)

Auch St. Johns ist nahezu das ganze Jahr über in dichten, kalten Nebel gehüllt; nur an wenigen Tagen im Juli und August ist die Stadt gänzlich nebelfrei. Mit dem Klima von St. Johns ist es gar traurig bestellt; was man von Schottland sagt, könnte in noch höherem Maße auf den Südosten Neu-Fundlands Anwendung finden: „Wenn es hier nicht regnet, so schneit es.“ Der Sommer ist kurz und nur mäßig warm, der Winter sehr kalt und von starkem Schneefalle begleitet, welcher Seen, Flüsse und Wege gänzlich verweht und allen Verkehr zwischen den entfernteren Ansiedelungen unterbricht. Auf unseren kleinen Ausflügen landeinwärts sahen wir hohe Stangen, wie Telegraphenstangen, aber ohne Drähte, längs einzelner Pfade aufgepflanzt: sie bezeichnen im Winter die Richtung der letzteren, und die monatlich einmal abgesandten Postboten gehen dann auf großen kanadischen Schneeschuhen den Stangen entlang über den Schnee hinweg.

Unter solch ungünstigen Verhältnissen ist es in der That nicht zu verwundern, daß Neu-Fundland und seine Bevölkerung weit zurückgeblieben sind. Drei Viertel der Fischer darben in Elend und Unwissenheit. Was hier an Kultur überhaupt zu finden ist, hat in der Hauptstadt seinen Sitz; aber auch hier ist das Leben, besonders im Winter, eher ein Vegetieren, weder durch Theater noch durch Musik oder geistige und gesellige Unterhaltung gewürzt. Die langen

Winterabende werden selbst in der besten Gesellschaft hauptsächlich mit Kartenspiel verbracht, und die Neu-Fundländer Damen sind in Amerika als vorzügliche Pokerspielerinnen bekannt. Um 10 Uhr abends geht alles zur Ruhe, und die Grabesstille der Stadt zur Nachtzeit wird nur durch den Nachtwächter gestört, der hier, ein Überbleibsel früherer Jahrhunderte, mit Hellebarde und Horn versehen, die Straßen durchstreift, ohne jemals irgend eine andere Obliegenheit seines Berufes ausüben zu können, als das Ausrufen der Stunden.

Was die Bewohner von St. Johns mit ihrem nebeligen, einförmigen Dasein vielleicht einigermaßen versöhnen mag, ist das billige Leben und wohl auch die vollständige Abwesenheit irgendwelcher Steuern oder Abgaben. Die gesamten Staatsausgaben, ja sogar jene für den Schulunterricht, werden aus dem 15prozentigen Einfuhrzoll gedeckt, der von allen Waren erhoben wird. Eine Staatsschuld ist nicht vorhanden.

Die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung ist, wie gesagt, der Stockfisch-, sowie der Robbenfang. Wohin man schaut, ist Stockfisch König. Sein Bild ziert das Neu-Fundländer Wappen wie die Neu-Fundländer Banknoten, und auf den Münzen findet sich auf einer Seite das Bild der Königin, auf der andern jenes des Stockfisches aufgeprägt. Am Stockfisch hängt, nach Stockfisch drängt sich alles, ja er wird mitunter sogar an Geldesstatt angenommen, so daß man beinahe befürchten muß, beim Wechseln einer neu-fundländischen Banknote unter dem Kleingeld ein paar geräucherte Stockfische zu bekommen. Als ich in St. Johns meinen ersten Brief auf dem mit dem Stockfischwappen gezierten Postamte aufgab, erhielt ich für mein Stockfischgeld Briefmarken, auf welchen statt des Bildnisses der Regentin der Stockfisch prangte. Auf den Knöpfen der Konstabler-Uniformen Stockfisch, in den Köpfen der Geschäftsleute nichts als Stockfisch, in den Nasen aller Besucher von St. Johns auf Meilen in die Runde — Stockfisch. Und alles von König Stockfisch wird auch nutzbar gemacht: so wird der Kopf gebacken, die Zunge gebraten, die Haut zu Leim verwendet, die Gräten werden zerstampft und dienen als Viehfutter, der Laich ist ein beliebter Köder für Sardinen. — Alles lebt, ernährt sich und bereichert sich vom Stockfisch.

Mit dem Steigen der Bevölkerung hält aber der Stockfischfang nicht gleichen Schritt. Die Neu-Fundländer sind durch den Stockfisch so verwöhnt, daß sie darüber alle anderen Erwerbszweige vernachlässigt haben. Ihr Leben und Streben ist der See allein zugewendet. Sie haben Ackerbau und Viehzucht verlernt, und bleibt der Stockfisch in einem Jahre zufällig aus, so herrscht Hungersnot und das größte Elend, das übrigens auch in guten Jahren längs der Küsten zu Hause ist. Kapitän Kennedy, der einige Jahre mit einem englischen Kriegsschiffe in St. Johns stationiert war und

mehreremale ſämtliche an den Küſten zerſtreute Städtchen und Anſiedelungen beſuchte, weiß davon viel zu erzählen[1].

Die zweitgrößte Stadt Neu-Fundlands iſt Toulinquet, auf einer kleinen Inſel an der Nordoſtküſte gelegen und etwa 4000 Einwohner zählend, die elend ihr Daſein friſten; weiter nördlich liegt das Städtchen Greenpond mit 1400 Einwohnern, von denen 1100 alljährlich auf den Fiſchfang ausziehen, aber auch nur ſo wenig heimbringen, daß ſie ſich kaum am Leben erhalten können. In der Umgebung der Stadt verſuchen die Weiber etwas Gemüſe zu ziehen, aber der Boden iſt ſo unfruchtbar und ſpärlich, daß ſie ihn mit zahlloſen faulen Fiſchen, dem einzigen vorhandenen Düngemittel, beſtellen müſſen. Dieſer Dünger hat auch der Inſel, auf welcher die Stadt gelegen iſt, zu dem Namen „Stinkinſel" verholfen, und wenn man erfährt, daß der dortige Düngergeruch von vorbeifahrenden Schiffen auf faſt 7 km Entfernung wahrgenommen wird, ſo kann man ſich einen annähernden Begriff von dem Daſein der Bewohner Greenponds machen. Auch weiter gegen Norden finden ſich kleinere Fiſcherdörfer von 10—20 Häuſern, und ſelbſt an der nördlichſten Spitze der Inſel, nahe der Straße von Belle-Isle, trifft man auf elende kleine Anſiedelungen, die verlaſſenſten Außenpoſten angloſächſiſcher Civiliſation. Das Wetter hier oben längs der nordweſtlichen Küſten iſt wohl dank der größern Entfernung vom warmen Golfſtrom und der vielen Stürme wegen viel klarer und Nebel ſind ſeltener, aber darum iſt das Daſein der unwiſſenden, im größten Elende ſchmachtenden Fiſcherleute nicht beſſer als an der nebeligen Südküſte. Die größeren Anſiedelungen werden monatlich von einem Poſtdampfer berührt, der mit dem Poſtſchiffe der Labradorküſte in Battle-Harbour zuſammentrifft; indeſſen giebt es auch Anſiedelungen, welche jahrelang von keinem Schiffe beſucht werden und vollſtändig von der Außenwelt abgeſchloſſen ſind. Längs der ganzen Nordoſt- und Nordweſtküſten, oder vielmehr in der über 70 000 qkm umfaſſenden nördlichen, größern Hälfte Neu-Fundlands giebt es weder Richter, noch Magiſtrat, noch irgend eine Regierungsbehörde. Kein Prieſter tröſtet die Leidenden, kein Arzt iſt da, ihnen zu helfen. Wo immer engliſche Kriegsſchiffe auf ihren Kreuzfahrten anlegen, kommen Kranke und Leidende viele Meilen weit angeſegelt, um vom Schiffsarzte behandelt zu werden. Die Offiziere der Kriegsſchiffe ſind als Magiſtratsperſonen eingeſchworen und vertreten in dieſem elenden Lande die Regierung, die Juſtiz, das Standesamt und die ſonſtigen Behörden eines civiliſierten Landes.

„Auf unſeren Touren um die Inſel," berichtet der vorerwähnte Kapitän Kennedy, „haben wir Elend geſehen, das uns krank machte, und wir ſchämten

[1] Kennedy iſt einer der ſechs bis acht gebildeten Ausländer, welche überhaupt alle Teile Neu-Fundlands aus eigener Anſchauung kennen.

uns, dieſe in der größten Verkommenheit hinſiechenden Geſchöpfe als Unterthanen der Königin und Landsleute anerkennen zu müſſen. In vielen Teilen Neu-Fundlands verhungern zahlreiche Menſchen während des Winters, obſchon man in der fernen Hauptſtadt über derlei Thatſachen als Übertreibungen lächelt. Ich kann nur ſagen, daß wir dies aus eigener Anſchauung wiſſen, und jeder, welcher die Reiſe um die Inſel gemacht hat, wird meine Behauptung beſtätigen müſſen. Solange die Bevölkerung ausſchließlich vom Fiſchfange abhängig bleibt, iſt auf Beſſerung nicht zu rechnen. Man muß die Leute im Schafezüchten unterrichten, die Weiber ſpinnen und weben lehren, damit ſie wenigſtens in den langen Wintermonaten die nötigſten Kleidungsſtücke herſtellen können und ihre Kinder nicht während des ſtrengſten Winters halb nackt müſſen umherlaufen laſſen. In jeder Anſiedelung, die wir beſuchten, bat faſt die ganze Bevölkerung unſern Doktor um Rat und Arzneien, obſchon ihren Krankheiten faſt durchweg Mangel an Bekleidung und an Lebensunterhalt zu Grunde lag."

In gewiſſer Hinſicht iſt der unglaubliche Reichtum der Fiſchereien Neu-Fundlands der Fluch ſeiner Bevölkerung. Die Fiſcher verdienen in manchen Jahren wohl hinreichend, allein ſie werden dieſes Gewinnes durch das grauſame Truck-Syſtem der St. Johnſer Rheder und Handelsherren beraubt. Ganz wie die Neger in den Südſtaaten der amerikaniſchen Union ſind die Fiſcher ſchon von Anfang jedes Jahres an tief verſchuldet. Sie erlangen Vorſchüſſe in Form von Lebensmitteln, Kleidern u. ſ. w., die von den Handelsfirmen um den doppelten Wert hergegeben werden. Kommen die Fiſcher von den Fiſchzügen zurück, ſo wird ihnen die Beute um ein Spottgeld abgekauft, und ſie bleiben nach wie vor die Schuldner der St. Johnſer Herren, ſo daß ſie zu dieſen in einer Art Leibeigenſchaft ſtehen.

An die Beſiedelung des einförmigen, größtenteils unfruchtbaren Innern der Inſel iſt kaum zu denken. Zunächſt iſt, wie früher bemerkt, nur ein Zehntel der Inſel überhaupt anbaufähig, aber daß auch dieſes Zehntel noch gar lange Zeit des Pfluges wird harren müſſen, das erfuhren wir ſelbſt gelegentlich unſerer Ausflüge in die Umgebung von St. Johns. Wolkenweiſe fielen Mosquitos über uns her, ſo daß wir über und über mit ſchmerzhaften kleinen Wunden bedeckt nach der See zurückkehrten. Weht der Wind vom Lande her, ſo iſt auch an der Küſte im Freien kaum zu beſtehen. Während des Sommers, vom Juni bis Oktober, ſind die Mosquitos unbeſchränkte Herren der Inſel; Kennedy verſichert, die wenigen Felder Neu-Fundlands könnten nur dann beſtellt werden, wenn heftige Regengüſſe oder ſtarke Stürme die Mosquitos vertreiben. Bei ſchönem Wetter können die von der Küſte etwas entfernter Wohnenden die Häuſer kaum verlaſſen.

Erſt in neueſter Zeit wurde der Verſuch gemacht, zur Erſchließung des Landes eine Eiſenbahn von St. Johns quer durch die Inſel bis zu den

französischen Ansiedelungen an der Südwestküste, also eine Strecke von ca. 550 km Länge, zu erbauen; allein kaum waren einige 130 km gebaut, da wurde die Gesellschaft bankerott, obschon die Regierung Unterstützungen erteilte, die Zinsen der Obligationen gewährleistete und der Gesellschaft für jede Meile 5000 Acres des angrenzenden Landes zusprach. Die Eisenbahn würde entschieden zur Aufschließung anderer Hilfsmittel des Landes, zunächst zur Ausbeutung der Wälder und der Kupferminen, beitragen, überdies als Bestandteil einer raschen und direkten Verbindungslinie zwischen England und Halifax über St. Johns und Kap Breton große politische Wichtigkeit besitzen. Vielleicht könnte sie mit der Zeit sogar einen großen Teil des atlantischen Passagier-Verkehrs an sich ziehen, da durch eine solche Bahn vier Tage Seefahrt erspart würden. Aber diese Vorteile und Vorzüge sind Spatzen auf dem Dache — d. h. fraglich und unsicher [1].

3. Der Stockfischfang auf den Bänken von Neu-Fundland.

Südlich und südöstlich von Neu-Fundland dehnen sich, wie schon erwähnt, auf Hunderte von Kilometer die berüchtigten, fast immer in Nebel gehüllten Bänke aus, zwischen denen schon Hunderte, vielleicht Tausende von Schiffen zerschellt sind. So gefährlich nun diese Bänke der Seeschiffahrt sind, ebenso nützlich sind sie den benachbarten Inseln; ja, man kann getrost behaupten, ihnen allein verdankt Neu-Fundland seine Besiedelung und die ganze Einwohnerschaft Neu-Fundlands ihren Lebensunterhalt: ohne die Bänke wäre die große, unwirtliche Insel heute noch gewiß so unbewohnt und verlassen wie ihr Nachbarland Labrador. Die Bänke von Neu-Fundland — etwa 960 km lang und zwischen 300—480 km breit — besitzen nämlich geradezu unerschöpfliche Fischereien. Millionen über Millionen von Tonnen sind im Laufe der Jahrhunderte diesen Stockfischgründen entnommen worden, und noch immer nicht scheint der Vorrat versiegen zu wollen. In manchen

[1] Merkwürdig bleibt es bei den geschilderten Verhältnissen Neu-Fundlands, wie sich Leute dazu hergeben können, für die Besiedelung der Insel durch europäische Auswanderer Propaganda zu machen und Opfer anzulocken. Es bedarf nach dem Vorstehenden wohl keiner besondern Mahnung, den von englischen Federsöldlingen ausgestreuten Anpreisungen keinen Glauben zu schenken. Diese Herren würden besser thun, ihre Feder dem Dienste des unglückseligen Volkes zu widmen, das an den öden Küsten Neu-Fundlands verkümmert. England, das kranken Hunden Spitäler baut und alten, dienstuntauglichen Pferden Altersversorgungshäuser errichtet, würde gewiß mit Freuden sein Scherflein dazu beitragen, die Lage dieser unglücklichsten aller Unterthanen Ihrer britischen Majestät zu lindern. Es ist seltsam, daß solche Zustände seit einem Jahrhundert andauern konnten, ohne daß die öffentliche Aufmerksamkeit auf sie gelenkt wurde. Den englischen Stockfisch-Essern wäre die Lesung eines Kapitels über Neu-Fundland im Interesse der guten Sache gewiß anzuempfehlen.

Jahren ist der Fischfang allerdings minder ergiebig, und es heißt dann, „die Bänke", „the banks", seien erschöpft. Aber vielleicht schon im darauffolgenden Jahre ist der Ertrag wieder viel bedeutender als je zuvor. Vom Monate Mai angefangen strotzen die amerikanischen Gewässer von New-York nördlich längs der Küsten Kanadas, Neu-Fundlands und Labradors bis ins ewige Eis hinauf von Stockfischen aller Größen, aber die Neu-Fundländer Bänke sind stets deren Haupttummelplatz gewesen. Was die Stockfische veranlaßt, in den Sommermonaten die großen Meerestiefen zu verlassen und in seichtere Gewässer zu kommen, ist noch nicht festgestellt. Einige behaupten, daß sie hier den kleineren Küstenfischen nachstellen; andere, daß sie auf der Suche nach der kleinen, auf dem Grunde seichterer Gewässer wachsenden Seekirsche sind; aber der Hauptgrund liegt doch wohl in dem Laichen. Die Stockfischarten übertreffen, soweit uns bekannt, alle anderen Meeresfische weitaus an Zahl wie an Fruchtbarkeit. Man hat die Zahl der Eier in einem großen Stockfisch auf neun Millionen geschätzt, und all die Millionen Tonnen von Stockfischen, die jährlich aus dem Meere gefischt werden, verschwinden hinwiederum beinahe im Vergleich zu den Massen, welche von den Haifischen und anderen Raubfischen verschlungen werden.

Die Ausdehnung der Neu-Fundländer Bänke ist noch nicht genau festgestellt worden. Aus unermeßlicher Tiefe ragt dieses von Bergketten und Thälern durchzogene Tafelland bis auf 30—60 m unter dem Meeresspiegel empor. Aber es giebt in diesem Tafelland selbst Stellen, deren Grund vom Senkblei nicht erreicht werden konnte. Alte Fischerleute behaupten, die Neu-Fundländer Bänke seien in allmählicher Hebung begriffen, und berechnen, daß sie in einigen Jahrhunderten über den Meeresspiegel emporragen würden. Wie dem auch sei, ihre Wichtigkeit besteht augenblicklich in den unglaublichen Massen Stockfisch, welche hier von französischen, norwegischen und englischen, hauptsächlich aber von neu-fundländischen Fischerflotten dem Meere abgerungen werden und Hunderttausenden von Menschen den Lebensunterhalt gewähren.

Die zwei kleinen französischen Inseln St. Pierre und Miquelon bilden den Sammelplatz und Haupthafen jener Fischerflotte, die alljährlich, Hunderte von Schiffen stark, mit einer Bemannung von 6000—8000 Köpfen, aus den Häfen Frankreichs nach den Bänken segelt. Aber noch größer ist die Neu-Fundländer Fischerflotte: die zählt an 10 000 Fischer. Zwischen diesen beiden Flotten herrscht eine altangestammte Eifersucht, welche in der jüngsten Zeit zu ernstlichen Spannungen zwischen England und Frankreich Anlaß gegeben hat, und vielleicht zu noch ernsteren Auseinandersetzungen führen wird. Die französische Regierung unterstützt die Kabeljau-Fischereien auf den Neu-Fundländer Bänken durch Prämien, welche nicht weniger als 72 % des Wertes derselben betragen. Infolge dessen können die französischen Fischer

den getrockneten Kabeljau auf dem Feſtlande von Europa und in Südamerika billiger auf den Markt bringen, als die Neu-Fundländer. Mit weit mehr Recht aber beklagen ſich die Neu-Fundländer darüber, daß die franzöſiſchen Fiſcher ſich ihren Fiſchköder aus Neu-Fundländer Gewäſſern holen. Der für den Kabeljau-Fang erforderliche Köder iſt nämlich nur in ſeichtem Küſtenwaſſer zu Hauſe, und da die anderen Küſten viel zu entfernt ſind, um den Köder friſch an Ort und Stelle zu bringen, kaufen ſich die Franzoſen ihren Köder in Neu-Fundland. Die letztgenannte Kolonie leiſtet alſo unwillkürlich einer Konkurrenz Vorſchub, welche die Neu-Fundländer Fiſcher in ihrer Exiſtenz bedroht, und in den letzten Jahren zu ſo großem Elend führte, daß die Neu-Fundländer Regierung 1886 über eine Viertelmillion Dollars auslegen mußte, um die Fiſcher vor dem Verhungern zu bewahren. Deshalb erließ dieſelbe in dem gleichen Jahre ein Geſetz, welches den Verkauf von friſchem Köder an franzöſiſche Fiſcher verbietet. Bis jetzt hat jedoch die engliſche Regierung in London aus Rückſicht für die guten Beziehungen mit Frankreich dem Geſetze noch nicht die erforderliche Beſtätigung erteilt, und die Mißſtände ſind deshalb die alten geblieben.

Der Zankapfel zwiſchen den beiden Regierungen iſt der kleine Squid, eine Miniatur-Ausgabe des gewaltigen Oktopus oder Teufelsfiſches, von welchem in den letzten Jahren ganz rieſige Exemplare an den Küſten Neu-Fundlands gefangen wurden[1]. Das größte Exemplar dieſes Untieres wurde am 26. Oktober 1873 an der Nordoſtküſte Neu-Fundlands geſehen und inſofern teilweiſe erlegt, als es den Inſaſſen des großen Bootes gelang, zwei der gewaltigen Arme, mit welchen es das Boot bereits umfaßt hatte, um es in die Tiefe zu ziehen, mittelſt eines Beiles abzuhauen. Dieſen gegenwärtig in St. Johns aufbewahrten Armen zufolge hatte das Tier einen Körper von 2,4 m und Fangarme von 7,2 m Länge, ſo daß die größte Länge zwiſchen den beiden Enden der ausgeſpreizten Arme nicht weniger als 15,6 m betrug.

Der Squid, der die Neu-Fundländer Buchten und Fjorde in unglaublicher Menge bewohnt, ähnelt im Ausſehen einem etwa 25 cm langen Mittelſtück des gewöhnlichen Aals, mit einem kreuzförmigen kurzen Anſatz an einem und acht Saugarmen am andern Ende des gelatinartigen Körpers. Dieſe acht, mit einem Kreis kleiner Zähne ausgeſtatteten Arme laufen zu einem Kopf zuſammen, der anſcheinend nur aus einem großen Schnabel, nach Art des Geierſchnabels, beſteht. Eigentümlich iſt die Fortbewegung des Squid. In ſeinem Körper beſitzt er eine Art Saugrohr, das etwa einen Liter Waſſer faſſen kann. Um zu ſchwimmen, füllt er dieſen Waſſerſack

[1] Unter anderen hat auch Viktor Hugo denſelben in ſeinem Romane: „Les travailleurs de la mer“ geſchildert.

durch Klappen in dem ſogenannten Mantel mit Waſſer und ſchnellt ſich vorwärts, indem er dasſelbe plötzlich nach der entgegengeſetzten Richtung ausſpritzt.

Der Squidfang bildet einen wichtigen Erwerbszweig der Neu-Fundländer. Die Fiſcher bedienen ſich hierbei eines langen roten, mit zahlreichen ſpitzen Nägeln verſehenen Stabes, den ſie unter Waſſer hin und her bewegen. Der Squid, durch die rote Farbe angezogen, umfaßt den Stab mit ſeinen Fangarmen und ſpießt ſich ſo auf die Nägel auf, von denen er ſich nicht mehr losmachen kann. Sitzen einige Squids auf der roten Stange, dem ſogenannten „Jigger", feſt, ſo wird dieſe an die Oberfläche gezogen und von den Squids befreit, die auf dem Grunde des Bootes in Haufen zuſammengeworfen werden. Aber dieſes „Jigging" iſt nicht ohne Gefahr für den Fiſcher. In dem Augenblicke nämlich, in welchem die Stange das Waſſer verläßt, ſpritzen die Tiere auf die Fiſcher zunächſt ihre ganze Ladung Waſſer und dann eine tintenartige Flüſſigkeit, die aus den Kleidern nicht mehr wegzuwaſchen iſt. Die Fiſcher erlangen indes bald die erforderliche Geſchicklichkeit, dieſe Ladungen durch Umdrehen des Stabes von ſich abzuwenden. Gewöhnlich bleibt eine Anzahl Fiſcherboote, jedes mit fünf oder ſechs Fiſchern bemannt, beiſammen, um die Squidſchwärme ſich ſo dicht als möglich anſammeln zu laſſen, und man kann keinen fremdartigern Anblick genießen, als dieſe Fiſchereien. Fortwährend werden einige der Stockangeln aus dem Waſſer geſchnellt, und faſt regelmäßig ſieht man eine Anzahl weißer Waſſer- und dunkler Tintenſtrahlen nach allen Richtungen durch die Luft fliegen.

Nächſt dem Squid iſt eine kleine Salmart, der Kaplin, der beliebteſte Stockfiſchköder. Alljährlich in den letzten Junitagen erſcheinen Millionen dieſer niedlichen, friſch ſehr ſchmackhaften Fiſche an den neu-fundländiſchen Küſten, ſo daß ein kleiner Junge mittelſt eines Handnetzes in einem Tage mehrere Tonnen davon fangen kann. Millionen werden auch zur Flutzeit von den Wellen an die Ufer geworfen, wo ſie von der Bevölkerung zuſammengeſchaufelt und als Dünger auf die Felder geführt werden. Auch der Hering, welcher die Küſten Neu-Fundlands gewöhnlich im Herbſt beſucht, dient als beliebter Köder.

Iſt hinreichender Köder geſammelt, ſo ſegeln die Fiſcher ſüdlich auf die Neu-Fundländer Bänke zum Kabeljau-Fang. Der Stockfiſch beißt den Köder am liebſten bei Sonnenuntergang oder Sonnenaufgang, aber häufig genug auch zur Nachtzeit an, ſo daß die Fiſcher gezwungen ſind, einem guten Fang zuliebe ihre Nächte zu opfern. Dabei iſt die Arbeit keine leichte. Die Leine muß oft auf 60 m Tiefe bis nahe an den Meeresgrund herabgelaſſen werden. Der Stockfiſch faßt den Köder gewöhnlich zart an, und von zehn Fiſchen, die anbeißen, iſt vielleicht nur einer, der ſich feſtangelt. Die Leine muß dann von den Fiſchern an Bord gezogen und der Fiſch vom

Haken befreit werden. Die Berührung des Köders mit der von der Leine aufgeschürften, vielleicht blutenden Hand verursacht Geschwüre. Dazu kommen vielleicht Stürme, Regenwetter, Nebel und Zusammenstöße mit anderen Schiffen, und damit nicht genug, wird dem heimgekehrten Fischer, wie bereits erwähnt, auch der Wert seines Fanges von den harten Kaufherren in St. Johns nicht ausbezahlt.

Der Stockfisch wird auf den Bänken auch mit großen, bis auf den Meeresgrund reichenden Netzen gefangen, besonders dann, wenn die Fischer ungewöhnliche Massen von Squids und anderen Köderfischen auf jenen voraussetzen können. Dann beißt nämlich der Stockfisch nur selten den Angelköder; er wird demnach leichter mit den Netzen gefangen, die man, nachdem sie eine Zeitlang unter Wasser gelegen, mittelst Stricken an ihrem untern Ende zusammenzieht: es bildet sich dadurch eine Art Beutel, aus welchem die Fische nicht mehr entschlüpfen können.

Bei der Rückkehr des Fischerbootes nach dem heimatlichen Hafen werden die Fische zum Trocknen vorbereitet, wozu man gewöhnlich vier Mann verwendet. Der erste schlitzt den Fisch der Länge nach auf, der zweite schlägt ihm den Kopf ab und entfernt die Eingeweide, der dritte nimmt mit einem geschickten Griff das Rückgrat heraus, und der vierte reibt die beiden Fischhälften mit Salz ein. Hierauf werden die so zubereiteten Fische auf den eigentümlichen, mit Tannenzweigen überdeckten Flugdächern zum Trocknen ausgelegt. Während der 2—3 Wochen, die hierfür erforderlich sind, bedürfen sie fortwährender Aufsicht, damit nicht etwa eine Seite zu lange der Sonne ausgesetzt bleibe und der Fisch verderbe. Zur Nachtzeit werden die Fische wieder zusammengeschichtet und mit Wachstuchdecken überdeckt. Dasselbe geschieht auch, wenn es regnet. Erst nachdem die Fische getrocknet sind, werden sie nach St. Johns zum Verkauf transportiert, wo sie im Durchschnitt mit fünf amerikanischen Cents per Pfund (40 Pfennig per Kilo) aufgekauft werden. Der Hauptmarkt für Stockfische sind die katholischen Länder, zunächst jene spanischer Zunge. Unseren sorgsamen Hausfrauen möge es als Richtschnur dienen, daß ein gut gesalzener Stockfisch auf beiden Seiten wohl getrocknet und hart sein muß, ohne irgendwelche Salzkrystalle zu zeigen; das Fleisch muß von weißer Farbe sein.

4. Der Robbenschlag auf den Eisfeldern von Labrador und Neu-Fundland.

Unter den vielen fremdartigen Erwerbszweigen in den entlegenen Ländern kaukasischer Rasse erfordert wohl keiner soviel Aufopferung, Kühnheit und Entsagung, als der Seehundsfang auf den Eisfeldern von Labrador und Neu-Fundland. Die Seehunde, welche aus den Polarregionen der atlantischen Seeküsten Amerikas kommen, sind nicht von derselben Art wie

Fig. 54. Trocknen der Stockfische in St. Johns.

Digitized by Google

jene von Alaska und der Beringsſtraße, deren Felle man zu den prächtigen, teuren Winterpelzen unſerer vornehmen Damen verarbeitet: ſie liefern nur Thran und Häute, aus welchen ein allerdings ſehr gutes und ſtarkes Leder gegerbt wird. Nicht weniger als 10 000 Mann laufen alljährlich von Neu-Fundland zum Seehundsfang aus; bildet doch der Seehund nächſt dem Stockfiſch den wichtigſten Handelsartikel Neu-Fundlands. Man ſchätzt ſeinen Ausfuhrwert auf jährlich vier Millionen Mark, und ſollten die Seehunde jemals ausbleiben, die Neu-Fundländer wären dem größten Elend, wenn nicht gar dem Verhungern, preisgegeben.

Über das eigentümliche Leben der Seehunde an den atlantiſchen Küſten läßt ſich ſchwer etwas Beſtimmtes ſagen. Den Winter verbringen ſie längs der Südgrenzen des ewigen Eiſes am Polarkreiſe. Die ungeheuren Eismaſſen, die, viele Quadratkilometer umfaſſend, im Frühjahre ſich loslöſen und mit dem Polarſtrom durch die Hudſon- und Davisſtraße herab, den Küſten Labradors und Neu-Fundlands entlang, in wärmere Gegenden treiben, ſind ſozuſagen die Paſſagierſchiffe der Seehunde. Viele Hunderttauſende dieſer Tiere laſſen ſich darauf gegen Süden führen; mitunter begegnen die Neu-Fundländer Seeleute Eismaſſen, welche mit Seehunden ſo dicht bedeckt ſind, daß ſich die Tiere kaum zu rühren vermögen.

Mit dem allmählichen Schmelzen des Treibeiſes verſchwinden auch die Seehunde, ohne daß man mit Beſtimmtheit angeben kann, wohin ſie ziehen. Ich ſah wohl ſelbſt viele in der Bucht von Boſton, im Long-Island-Sund und ſelbſt im Äſtuarium des Delaware-Fluſſes; aber die große Mehrzahl kehrt gewiß wieder nach den Polarregionen zurück, ſofern ſie nicht den Neu-Fundländer Fiſchern zum Opfer fällt. Auch ihre Nahrung iſt rätſelhaft. Im ſeichten Uferwaſſer finden ſie wohl Fiſche, allein häufig werden ſie von dem arktiſchen Treibeiſe Hunderte von Kilometer weit in die offene See hinausgeführt, wo kleine Fiſche entweder gar nicht oder doch über 1 km unterhalb der Oberfläche leben, und dennoch ſind ſie fett und rund.

Ein außergewöhnliches Wachstum kennzeichnet die Jungen. Unmittelbar nach ihrer Geburt ſind ſie kaum 5 Pfund ſchwer, aber bereits nach zwei Wochen wiegen ſie 40—50 Pfund, ſo daß ſie mitunter an einem Tage um 5 Pfund an Gewicht zunehmen. Dieſe Zunahme kommt hauptſächlich der dicken Thranſchichte unmittelbar unter der Haut zu gute, die in den genannten vierzehn Tagen zu einem Fettkleide von 7,5—10 cm anſchwillt. Ihr Futter beſteht aus der Muttermilch und dem viele organiſche Subſtanzen enthaltenden Schmelzwaſſer des Treibeiſes, das ſie von der Oberfläche lecken oder ſaugen. Dieſe jungen Tiere, „white coats“ (Weißröcke) genannt, ſind das Jagdobjekt der Neu-Fundländer, die bei ihrem Herannahen auf Dampfern und Segelſchiffen zu ihrem Fang ausfahren.

Schon Ende Februar beleben ſich die ſonſt vollſtändig vereinſamten

Pfade, welche von den verſchiedenen Dörfern Neu-Fundlands nach der Hauptſtadt St. Johns führen, mit Fiſchern und Matroſen. Jeder trägt eine Harpune (eine lange Stange mit eiſernem Widerhaken) oder Holzkeule auf der Schulter, an deren Ende gewöhnlich ein Bündel mit Kleidungsſtücken oder Wollwäſche baumelt. Neben der Harpune oder Keule, dieſen Hauptwaffen zum Seehundsfange, tragen manche wohl auch lange Jagdflinten, mit denen ſie den alten Tieren den Garaus machen.

Die Kleidung der Seehundsfänger beſteht aus dicken wollenen Unterkleidern und einer groben, vielfach ausgeflickten Kanevasjacke. Starke Wollenbeinkleider, wollene Strümpfe und eine Seehundsfell-Kappe mit Ohrenklappen vervollſtändigen die Tracht. Die Füße ſtecken in hohen Stiefeln aus Seehundsleder, auf deren dicken Sohlen hervorſtehende Stahlnägel gegen das Ausgleiten auf dem Eiſe ſchützen.

Der Hauptort der Zuſammenkünfte ſind die Hafenquais von St. Johns, wo die Seehundsfänger von den Rhedern und Schiffsherren angeworben werden. Die kräftigſten und kühnſten werden zunächſt für die Dampfer gewonnen, der Reſt muß mit irgend einem Plätzchen auf den alten Segelſchiffen vorlieb nehmen. Die ſonſt ſo ruhige, ſchläfrige Hauptſtadt Neu-Fundlands gleicht zur Werbezeit der Seehundsfänger einem wogenden Heerlager.

Während des langen Winters führen dieſe 10 000 Seehundsfänger in ihren einſamen, verſchneiten Hütten längs der felſigen Küſte das denkbar elendeſte Leben. Der Schnee bedeckt das Land mehrere Fuß hoch. Jeder Verkehr mit den Nachbardörfern oder Nachbarhütten iſt gänzlich unterbrochen. Die Fiſcher verträumen die Zeit auf ärmlichen Strohlagern in baufälligen Hütten, die vielleicht kaum durch ein Feuer erwärmt ſind. Die Frauen und Kinder beſorgen die ſpärlichen Verrichtungen des Haushalts, kochen die Fiſche oder den Speck — die einzigen Lebensmittel während ganzer ſechs Monate. Ende Februar verlaſſen dann die Männer ihre Familien und ihre Dörfer, um in St. Johns die Fahrzeuge für den Seehundsfang in ſtand zu ſetzen.

Gegen den 1. März jeden Jahres verläßt die aus etwa 200 Segelſchiffen beſtehende Flotte den Hafen von St. Johns, eine wahre Seehunds-Armada. Zwölf Tage ſpäter folgt die an 20 Schiffe zählende Dampferflotte. Die Dampfer ſind für den Seehundsfang eigens eingerichtet und am Bug mit ſtarken Eiſenplatten gepanzert, um hinreichende Widerſtandskraft gegen das Treibeis zu beſitzen. Im Schiffe ſelbſt ſind 2—300 Mann dicht zuſammengedrängt wie Heringe, kaum daß jeder eine Schlafſtelle beſitzt. Während der ſechs- bis achtwöchigen Fahrt iſt von Waſchen oder Auskleiden gar keine Rede. Alle behalten die Kleider bis zu ihrer Rückkehr nach St. Johns am Leibe, und ſoll wirklich ein reines Wollhemd angethan werden, ſo wird es über das alte angezogen. Die Nahrung der Mannſchaft beſteht aus trockenem Schiffszwieback, Speck und Thee, der mit ſchwarzem

Syrup verſüßt wird. Dreimal in der Woche kommen dazu noch geräuchertes Schweinefleiſch und „Duff“, eine kanonenkugelförmige Miſchung, von Waſſer und Mehl zuſammengekocht, mit einem kleinen Zuſatz von Schweinefett. Aber ſobald der erſte Seehund angetroffen wird, kommen friſche Fleiſchſpeiſen hinzu; denn Herz, Leber und Floſſen ſind Leckerbiſſen, die in verſchiedenſter Weiſe zubereitet werden. Sind die Seehundsfänger auf dem Eiſe, ſo ſchneiden ſie den erlegten Tieren gewöhnlich Herz und Leber aus dem Leibe; dieſelben werden dann an Schnüre, welche die Fänger um die Hüften tragen, gereiht und häufig roh verzehrt. Dergeſtalt nähren ſich die Seehundsfänger während ihrer acht- bis zehnwöchigen Abweſenheit vom Lande, und bei ihrer Rückkehr ſind ſie erſtaunlich kräftig und geſund. Ihre Kleider glänzen alsdann von einer dicken Schichte von Blut und Fett, und ſolange ſie dieſelben nicht gewechſelt haben, iſt es ratſam, ſich in ihrer Nähe auf der Windſeite zu halten.

Während der erſten vier oder fünf Tage nach der Ausfahrt der Flotte iſt der Kurs nordwärts gerichtet. Scharf lugen die Wachen am Bug der Schiffe nach den einhertreibenden Eisfeldern aus, um die darauf lagernden Seehundherden zu entdecken. Lage und Richtung des Treibeiſes hängt von den Winden und den Strömungen ab, und hat ein Schiff auch vielleicht in der Ferne auf einem Eisfelde Seehunde entdeckt, ſo iſt es noch fraglich, ob es die ungeheuren Eismaſſen durchbrechen und bis an die Tiere gelangen kann. Auf Hunderte von Quadratkilometer iſt die See mit Eisbergen und -Schollen von vielen Hundert oder gar Tauſend Tonnen Rauminhalt bedeckt, die, fortwährend von den gewaltigen Wellen gehoben und wieder geſenkt, ſich aneinander reiben, widereinander ſtemmen, berſten oder ſich aufeinander ſchieben. Wehe dem Schiffe, das aus dem offenen Fahrwaſſer in dieſe Eisbergflotte hineingerät! Es iſt ein entſetzlicher Augenblick für die tollkühnen, in allen Gefahren geſtählten Fahrer, wenn ſie durch den dichten Nebel und das Schneegeſtöber plötzlich ſolche einhertreibende, langſam um ihre eigene Achſe ſich drehende Eisberge gewahr werden und das donnernde Reiben und Knarren der aneinander ſtoßenden Maſſen an ihre Ohren tönt. Gar manches Schiff wird da wie eine Haſelnuß von den ungeheuren Gewalten zermalmt. Aber glücklicherweiſe ſind Nebel und Stürme an der Labradorküſte um die Schlagzeit ziemlich ſelten. In der Regel ſcheint die Sonne hell und warm auf die unabſehbaren Eisfelder und erleuchtet die meiſten ſchwimmenden Berge mit ihren oft über hundert Meter hohen Zacken und Spitzen, Türmen und überhängenden Maſſen, oder das Nordlicht, das häufig den ganzen Horizont in Flammen hüllt, übergießt die kühnen Gebilde mit ſeinem zauberhaften Scheine, in ſtetem Farbenwechſel zuckend und blitzend und ſtrahlend.

Die Männer am „Lugaus“ indes haben keinen Sinn für das unvergleichlich ſchöne, erhabene Naturſchauſpiel. Scharf gleiten ihre Blicke über die weißen, bleichen Eisfelder, um die ſchwarzen Flecken zu ſuchen, als welche ſich

die Seehundslager aus der Ferne zeigen. Vielleicht ſtoßen ſie ſchon einige Tage nach der Ausfahrt auf eine einzelne Seehundfamilie; ein einzelnes Junges zu finden, gilt aber den abergläubiſchen Seeleuten als glückliche Vorbedeutung.

Endlich wird auf irgend einem mehrere Hektar umfaſſenden Eisfelde ein Seehundlager entdeckt. Sofort wird der Dampfer „geſtoppt“, die 200 Jäger greifen zu ihren Harpunen und hölzernen Keulen und klettern flink die Schiffswand hinunter auf das Eis. Unzählige kleine Schollen von Treibeis trennen ſie vielleicht von dem Seehundlager, aber mit ebenſoviel Geſchick als Tollkühnheit ſpringen ſie von Scholle zu Scholle zu dem großen Eisfelde. So mancher Jäger gleitet aus oder fällt fehlſpringend in die eiſigen Fluten. Aber ſofort reichen ihm ein oder zwei andere die Harpune entgegen, um ihm wieder auf eine Scholle zu helfen.

Eine Stunde nachher bietet das gewaltige Eisfeld einen grauenhaften Anblick dar. Hunderte oder gar Tauſende von Seehundleichen bedecken die Fläche, die von dem Maſſenblutbade her kaum mehr ein weißes Fleckchen zeigt. Tauſende von jungen Seehunden, zu jung und unbeholfen, um das Waſſer zu erreichen, erwarten hilflos, unter entſetzlichem Geſchrei und Winſeln, welches lebhaft an Kindergeſchrei erinnert, den Todesſtoß. Die alten Tiere, Männchen wie Weibchen, bleiben treu bei ihren Jungen, ohne ſie vor dem Tode ſchützen zu können. Zwiſchen den blutenden Leichnamen ſpringen die Mordgeſellen umher. Ein Schlag mit der Holzkeule auf die Schnauze tötet oder betäubt die jungen Tiere. Sofort zieht der Jäger ein ſcharfes Jagdmeſſer, ſchlitzt die Haut auf und trennt dieſe und die Fettſchichte mit ſtaunenswerter Fertigkeit von dem Körper, auch wenn das Tier noch nicht tot iſt. Häufig genug winden und bewegen ſich die abgehäuteten Opfer noch ſtundenlang fort; ein ſchauderhafter Anblick, der jedoch den abgehärteten Jäger nicht erweichen kann. Kaum hat dieſer ein Tier abgehäutet, ſo wirft er die Haut beiſeite, und binnen wenigen Minuten iſt ein zweites Tier auf die gleiche Art zum Opfer gefallen. Hat er fünf bis ſechs Tieren die Felle abgezogen, ſo rafft er dieſe zuſammen und eilt damit zum Schiffe. Dort nimmt er haſtig einen Schluck Thee und ein Stück Zwieback und kehrt alsbald wieder nach dem Schlachtplatze zurück. Um ſeine Hände vor dem Erfrieren zu ſchützen, ſchlitzt er einem Tiere mitunter den Bauch auf und wärmt ſich dieſelben in deſſen Blute. Gewöhnlich ſchneidet er gleichzeitig auch Herz und Leber aus dem Leibe und reiht ſie, wie ſchon erwähnt, an Schnüre um ſeinen Körper. In etwa einer oder zwei Stunden iſt meiſtens die Schlächterei vollendet; manchmal wird ſie am nächſten Morgen fortgeſetzt. Die ganze Seehundherde iſt ihrer Jungen beraubt, und die alten Tiere holpern langſam, und wie die Leute alles Ernſtes erzählen, ganz wie die Menſchen Thränen vergießend ins Waſſer zurück.

Iſt das Schiff zu weit entfernt oder verhindert die Dunkelheit die

gefahrvolle Rückkehr über die Eisſchollen, ſo übernachten die 200 Schlächter auf dem Eiſe, inmitten der toten Tiere, deren Wärme ſie vor dem Erfrieren ſchützt. Sollten etwa mehr Häute gewonnen werden, als das Schiff faſſen kann, ſo werden ſie auf dem Eisfelde aufgeſtapelt und die Flagge des Schiffes auf den Haufen geſteckt. Irgend ein anderes Schiff nimmt dann die blutige Ladung auf und hat dafür ein Anrecht auf einen Teil des Gewinnes.

Faſt ebenſo grauenhaft wie das Schlachtfeld ſieht auch das Schiff aus, welches die blutigen Häute aufnimmt. Jede Ecke, jede Niſche iſt mit Häuten vollgepfropft, und die Fiſcher geben gerne ihre eigenen Schlafkojen auf, um für die Beute Platz zu machen. Sie kauern lieber auf dem Verdeck zuſammen oder kriechen in die Kohlenkammern, als daß ſie ein Fell zurücklaſſen würden. Ihre Bezahlung richtet ſich nämlich nach der Zahl der mitgebrachten Häute, von deren Erlös ein Drittel ihnen zufällt. Zwei Drittel gehören dem Schiffsherrn, welcher die Schiffe, Werkzeuge und Nahrungsmittel liefert.

Mitunter gehen die Dampfer noch ein zweites Mal auf die Seehundsjagd; nur geht man dann in Ermangelung der jungen auf die alten, weniger wertvollen Tiere aus. Wie ergiebig dieſe ſeit zwei Jahrhunderten fortgeſetzten alljährlichen Jagden ſind, kann man aus der Zahl der Häute entnehmen, die in jedem Jahre mehrere Hunderttauſend, manchmal ſogar eine halbe Million erreicht. Deshalb ſind aber auch die Tiere in den letzten Jahren in ſteter Abnahme begriffen, und wenn die Abſchlachtung der alten Seehunde im ſeitherigen Maße fortgeſetzt werden ſollte, ſo wird ſich hier ſchließlich das Beiſpiel vom Töten der Gans, welche die goldenen Eier legte, erneuern.

Indes nicht immer ſind dieſe Jagdzüge von „Glück“ begleitet. Das Ausrüſten jedes Schiffes erfordert Tauſende von Dollars, und doch kehren manche jahrelang ohne ein einziges Fell nach St. Johns zurück. Dafür erſetzt hinwiederum eine glückliche Fahrt die Verluſte von Jahren. Vor kurzem brachte beiſpielsweiſe der Dampfer „Reſolute“ nicht weniger als 42 000 Felle heim, die einen Wert von 125 000 Dollars darſtellten.

Bei der Rückkunft der Schiffe nach St. Johns werden die Felle nach den Ölfabriken in den öſtlichen Vorſtädten geſchafft, um von der Fettſchichte befreit zu werden, danach geſalzen und nach Europa verſchifft, wo man dieſelben zu ſchönem Leder verarbeitet. Die Fiſcher jedoch raſten nicht lange; denn kaum ſind einige Wochen nach der Saiſon des Seehundsfanges verſtrichen, ſo beginnt die Zeit des Stockfiſchfanges, und in dieſem wie in jenem ſind die Neu-Fundländer Meiſter, ja faſt einzig; denn in keinem andern Lande findet man ſo ausdauernde, tapfere und erfahrene Seeleute. Wohl fährt jährlich eine Anzahl Dampfer auch von Dundee (Schottland) nach den Eisfeldern Labradors; aber vorher legen dieſelben in St. Johns an, um dort die Seehundsfänger an Bord zu nehmen.

Anhang.

Als Ergänzung der vorstehenden Schilderungen von Land und Leuten in Kanada mögen hier noch einige Bemerkungen über die Regierung, das Unterrichtswesen, die Gerichtspflege, die Einwanderung u. s. w. Platz finden.

Kanada besitzt eine Föderal- oder Bundesregierung, und zwar besteht in Ottawa eine Centralregierung für die ganze Dominion, während die einzelnen Provinzen ihre eigenen gesetzgebenden Körperschaften besitzen, welche einen ähnlichen Wirkungskreis haben, wie etwa die einzelnen Staaten in der benachbarten großen Republik.

An der Spitze der Bundesregierung steht der Generalgouverneur. Er wird von der Königin von England auf fünf Jahre ernannt; seine Amtsdauer kann indes verlängert werden. Sein Gehalt wird aus den Einnahmen der Dominion bestritten.

Die Minister, welche den einzelnen Zweigen der Regierung vorstehen, werden vom Generalgouverneur ernannt, sind aber dem von der Krone für Lebenszeit eingesetzten Senat und dem von dem Volke erwählten Hause der Gemeinen verantwortlich.

Die Föderalregierung ist in London durch einen Oberkommissär und der bedeutenden französischen Bevölkerung wegen auch in Paris durch einen Kommissär vertreten. Alle auswärtigen Angelegenheiten Kanadas werden jedoch durch die diplomatischen Vertreter Englands geregelt.

An der Spitze der einzelnen kanadischen Provinzen stehen stellvertretende (Lieutenant-) Gouverneure, welche von dem Generalgouverneur in Ottawa ernannt werden.

In den einzelnen Provinzen liegt die Verwaltung vollständig in den Händen unabhängiger gesetzgebender Körperschaften, deren Mitglieder direkt vom Volke gewählt werden; die Exekutivgewalt in jenen eigener Ministerien, welche ihrerseits den Abgeordnetenhäusern verantwortlich sind. In der Provinz Ontario giebt es nur eine Kammer; die anderen Provinzen besitzen hingegen, ähnlich wie die Föderalregierung, zwei Kammern.

Die Verwaltung der Grafschaften und Städte liegt abermals eigenen Körperschaften ob, welche die lokalen Abgaben für Straßen und Wege, Schulen u. s. w. feststellen. Auch diese Körperschaften gehen durch Wahl aus der Bevölkerung der betreffenden Bezirke oder Städte hervor, so daß eine noch größere Autonomie der Bürgerschaft kaum denkbar ist.

Dem Unterrichtswesen wird in Kanada die größte Aufmerksamkeit zugewendet. Wo immer nötig, bestehen Freischulen aller Art, für alle Altersklassen der Jugend bestimmt, so daß auch die Kinder der ärmsten Eltern die beste Erziehung genießen und zu Ärzten, Advokaten oder Beamten ausgebildet werden können, ohne irgendwelche Abgaben hierfür bezahlen zu müssen. In Kanada steht dem Knaben auch des ärmsten Ansiedlers der Weg zum Ministerportefeuille offen.

In Bezug auf die Religion herrscht in Kanada die größte Freiheit. In fast allen Städten wird der Einwanderer Kirchen der verschiedenen Glaubensbekenntnisse vorfinden, und es bleibt vollständig ihm selbst überlassen, in welcher Religion er seine Kinder erziehen will.

Das Justizwesen ist jenem Englands nachgebildet. Die Richter werden von der Krone auf Lebenszeit ernannt und rekrutieren sich ganz unabhängig von ihren politischen Ansichten aus den tüchtigsten und angesehensten Männern des Advokatenstandes. Die oberste Justizbehörde Kanadas ist der „Supreme Court“ (oberste Gerichtshof), der aus dem Oberrichter und fünf Richtern besteht und die einzige föderale Justizbehörde des Landes darstellt. Sein Sitz befindet sich in Ottawa; alle anderen Gerichtshöfe sind Provinzialämter, nach englischem Muster eingerichtet. Die Gerichtskosten sind in Kanada viel geringer als in England.

Die Polizei bildet in ganz Kanada einen Zweig des Municipalsystems und wird in jeder Stadt oder Grafschaft aus den lokalen Einnahmen besoldet.

Das Militärwesen Kanadas ist eigentümlicher Art. Das Land besitzt nur ein Milizkorps, das sich ausschließlich aus Freiwilligen zusammensetzt. Zwangsweiser Militärdienst ist hier gänzlich unbekannt, und selbst die Freiwilligen hatten bisher nur in äußerst seltenen Fällen Gelegenheit, vor den Feind zu treten.

Das Postwesen Kanadas gehört zu den vorzüglichsten Einrichtungen des Landes; denn ungeachtet der großen, von keinem Lande des Erdballs übertroffenen Entfernungen und des ebenso schwierigen als kostspieligen Verkehrs ist doch jedes Dorf mit den Geschäftscentren durch regelmäßige Posten verbunden. In den benachbarten Vereinigten Staaten entfällt beispielsweise ein Postamt auf je 1073 Einwohner; in Kanada aber kommt ein solches schon auf 663 Einwohner. 1885 gab es in Kanada 7085 Postämter; also bedeutend mehr als in Frankreich, welches doch zehnmal so viele Einwohner zählt. Die Zahl der Briefe und Postkarten belief sich in dem genannten Jahre auf nahezu 90 Millionen, worunter an 14 Millionen Postkarten. Das Postporto für inländische Briefe beträgt 3 Cents, während die Zeitungen nahezu kostenfrei befördert werden.

Das Telegraphenwesen ruht, wie in den Vereinigten Staaten, lediglich in den Händen von Privatgesellschaften. Die bedeutendste dieser Privat-

gesellschaften ist die große North West Company mit 32 600 englischen Meilen (ca. 52 500 km) Telegraphenleitungen und 2000 Telegraphenstationen. Das nächst bedeutendste System steht unter der Verwaltung der kanadischen Pacific-Bahn und besitzt eine Drahtlänge von 14 500 englischen Meilen (ca. 23 300 km), darunter auch die direkte Leitung von Montreal nach Britisch-Kolumbien. Depeschen werden auf dieser Strecke direkt, ohne Wiederholung an Zwischenstationen, befördert. Die Kosten einer telegraphischen Mitteilung von zehn Wörtern betragen in Kanada 25 Cents (= 1 Mark); die Adresse und Unterschrift werden gratis telegraphiert. Auf Strecken von nicht mehr als 15 englischen Meilen (24 km) Entfernung beträgt der Preis einer Depesche von 25 Wörtern nur 15 Cents (= 60 Pfennig).

Die Telephonleitungen haben bereits eine Länge von 10 000 Meilen (ca. 16 000 km) erreicht und verbinden über 300 kanadische Städte und Dörfer untereinander. Die Zahl der bisher eingeführten Telephonapparate beläuft sich auf 12 500, und es giebt bereits 270 öffentliche Telephonbureaux.

In Kanada ist derselbe Münzfuß eingeführt, wie in den Vereinigten Staaten; nur daß die bestehenden Gold- und Silbermünzen das Bild der Königin von England tragen. Die größte Goldmünze ist das 20-Dollars-Goldstück (im Werte von 80 Mark); ferner giebt es Goldmünzen von 10, 5 und $2^1/_2$ Dollars ($), Silbermünzen von 1, $^1/_2$ und $^1/_4$ Dollar, sowie 10-Cents- und 5-Cents-Stücke. Die einzige Kupfermünze ist der Cent = 4 Pfennig. An Banknoten werden von der Bundesregierung 1-, 2- und 4-Dollars-Scheine ausgegeben. Die Banknoten von 15, 20, 50, 100 und 1000 Dollars Werth werden von den einzelnen großen Privatbanken ausgegeben, können aber zu irgend einer Zeit in jeder Bank gegen Goldmünzen umgetauscht werden; zu diesem Zwecke müssen die Banken stets eine entsprechende Summe Baargeldes in Reserve haben. Darum sind die Banknoten in Kanada absolut vollwertig, gerade so, wie in den Vereinigten Staaten. Übrigens ist das Bank- und Check-Wesen hier ebenso verbreitet; Baarzahlungen kommen unter Geschäftsleuten nur selten vor.

Die nachstehenden statistischen Tabellen gewähren einen vortrefflichen Einblick in die Bevölkerungsverhältnisse Kanadas.

Die Bevölkerungszahl Kanadas in den Jahren 1871 und 1881 war wie folgt:

Provinzen.	qkm Areal	Bevölkerung		Zunahme in 10 Jahren	Zunahme in Prozenten	1881	
		1871	1881			männl. Geschlechts	weibl. Geschlechts
Prinz-Eduards-Insel . .	5 523	94 021	108 891	14 870	15	54 729	54 162
Neu-Schottland	54 134	387 800	440 572	52 772	14	220 538	220 034
Neu-Braunschweig . . .	70 362	285 594	321 233	35 639	12,5	164 119	157 114
Quebec	488 570	1 191 516	1 359 027	167 511	14	678 175	680 852
Ontario	263 417	1 620 851	1 923 228	302 377	18,6	976 470	946 758
Manitoba	319 002	18 995	65 954	46 959	247,2	37 207	28 747
Britisch-Kolumbien . . .	883 741	36 247	49 459	13 212	36,4	29 503	19 956
Nordwest-Territorien	6 901 137	52 000	56 446	4 446	8,5	28 113	28 333
Total	8 985 886	3 687 024	4 324 810	637 786	17,3	2 188 854	2 135 956

Die Bevölkerung Kanadas nach ihrer Religion im Jahre 1881.

Provinzen	Katholiken	Methodisten	Presbyterianer	Anglikaner	Baptisten	Lutheraner	Kongregationalisten	Disciples	Religionslos	Andere Bekenntnisse
Prinz-Eduards-Insel	47 115	13 485	33 835	7 192	6 236	4	20	594	14	396
Neu-Schottland	117 487	50 811	112 488	60 255	83 761	5 639	3 506	1 826	121	4 678
Neu-Braunschweig	109 091	34 514	42 888	46 768	81 092	324	1 372	1 476	114	3 594
Quebec	1 170 718	39 221	50 287	68 797	8 853	1 003	5 244	121	432	14 351
Ontario	320 839	591 503	417 749	366 539	106 680	37 901	16 340	16 051	1 756	47 870
Manitoba	12 246	9 470	14 292	14 297	9 449	984	343	102	16	4 755
Britisch-Kolumbien	10 043	8 516	4 095	7 804	434	491	75	23	180	22 798
Nordwest-Territorien	4 443	461	531	3 166	20	4	—	—	1	47 820
Total	1 791 982	742 981	676 165	574 818	296 525	46 350	26 900	20 193	2 684	146 262

Die Bevölkerung Kanadas nach ihrer Abstammung im Jahre 1881.

Provinzen	Franzosen	Irländer	Engländer	Schotten	Deutsche	Indianer	Neger	Skandinavier	Schweizer	Chinesen	Verschiedene Nationen
Prinz-Eduards-Insel	10 751	25 415	21 568	48 933	1 868	281	155	88	1	—	381
Neu-Schottland	40 141	66 067	131 383	146 027	42 101	2 125	7 062	735	1 860	—	3 071
Neu-Braunschweig	56 635	101 284	94 861	49 829	10 683	1 401	1 638	932	41	—	3 929
Quebec	1 075 130	123 749	81 866	54 023	8 409	7 515	141	648	254	7	6 385
Ontario	102 743	627 262	542 232	378 536	210 557	15 825	12 097	1 578	2 882	22	30 494
Manitoba	9 949	10 173	11 960	16 506	8 804	6 767	25	1 023	10	4	733
Britisch-Kolumbien	916	8 172	7 596	3 892	952	25 661	274	236	40	4 350	2 370
Nordwest-Territorien	2 896	281	1 375	1 217	32	49 472	2	33	—	—	1 138
Total	1 299 161	957 408	892 841	699 863	282 906	108 547	21 394	5 223	4 588	4 383	48 501

Die Zahl der Deutschen hat heute, 1887, nahezu eine halbe Million erreicht.

Durch Einwanderung hat Kanada im Jahre 1868 nur 12 765 Personen, 1871 schon 27 773 und 1881 47 991 Personen gewonnen. Die stärkste Einwanderung zeigte bisher das Jahr 1883, in welchem 133 624 Personen nach Kanada kamen.

Nach den Berufszweigen verteilt sich die Bevölkerung Kanadas wie folgt: der Landwirtschaft gehören 662 630, dem Handel 107 649, der Industrie 287 295 Personen an. Es giebt etwa 10 000 Beamte, 11 500 Priester, 5000 Ärzte, 4500 Advokaten, 20 000 Lehrer, 63 500 Hausbedienstete.

Die kanadische Staatsschuld beläuft sich auf ungefähr 200 Millionen Dollars; dazu kommen noch ca. 90 Millionen Provinzialschulden, welche gelegentlich der Errichtung der Konföderation von der Centralverwaltung mit übernommen wurden. Seit 1867 hat Kanada für Kanal- und Eisenbahnanlagen, Schiffahrtszwecke und Regierungsbauten nicht weniger als 150 Millionen Dollars ausgegeben. Der durchschnittliche Zinsfuß der Staatsschuld beläuft sich auf 3,80 Prozent. Einnahmen und Ausgaben sind in Kanada beiläufig in gleicher Höhe. In den Jahren 1881—1884 überstiegen die Einnahmen die Ausgaben um durchschnittlich $4^1/_2$ Millionen jährlich; im Jahre 1885 waren die Ausgaben um $2^1/_4$ Millionen Dollars größer als die Einnahmen, was hauptsächlich den mit der Unterdrückung des Indianeraufstandes im Nordwesten verbundenen Kosten zuzuschreiben ist.

Die wichtigsten Einfuhrartikel Kanadas im Jahre 1885 waren:

Eisen- und Stahlwaren	$11^1/_2$	Mill. Dollars.
Baumwollwaren	$6^1/_4$	„ „
Wollwaren	9	„ „
Rohmaterialien	20	„ „
Thee	$3^1/_2$	„ „
Wein und geistige Getränke	$1^1/_2$	„ „
Zucker	2	„ „

Die wichtigsten Ausfuhrartikel im Jahre 1885 waren:

Tiere und Tierprodukte	$25^1/_2$	„ „
Waldprodukte	21	„ „
Feldbauprodukte	$14^1/_2$	„ „
Fischereiprodukte	8	„ „
Bergbauprodukte	$3^1/_2$	„ „

Dagegen belief sich die Ausfuhr von Manufakturwaren nur auf 3 Millionen Dollars Wert.

Wie man sieht, besteht der Hauptwert der Ausfuhr in Tier- und Waldprodukten. Von den $25^1/_2$ Millionen Dollars der ersteren entfallen nicht weniger als $8^1/_4$ Millionen auf Käse, von welchem allein 1885

80 Millionen Pfund ausgeführt wurden. Kanada steht unter den Käse ausführenden Ländern weitaus an der Spitze. Der größte Teil des kanadischen Käses geht nach England.

Es dürfte gar vielen Lesern willkommen sein, auch einen kleinen Einblick in die Preise der Lebensmittel, die Höhe der Arbeitslöhne u. s. w. in Kanada zu erhalten. In den älteren Provinzen Kanadas kostet:

Das beste Weißbrot	per Pfund	3	Cents
Frische Butter	„ „	15	„
Rindfleisch	„ „	8—12	„
Käse	„ „	10—15	„
Mehl	„ „	2½	„
Schinken	„ „	10—15	„
Thee	„ „	30	„
Kaffee	„ „	30	„
Tabak	„ „	25—40	„
Zucker	„ „	5—7	„

Von Kleidungsstücken kosten in Kanada:

Wollhemden	1½—2	Dollars
Unterhosen	50—75	Cents
Beinkleider	2½—4	Dollars
Baumwollsocken das Paar	10—12	Cents
Schuhe für Männer das Paar	1½—2½	Dollars
Schuhe für Frauen	1¼—2½	„
Ein Meter Flanell	15—40	Cents
Ein Meter Baumwollzeug	8—15	„
Wollene Decken das Paar	2—5	Dollars

Die Arbeitslöhne gestalten sich beispielsweise in Toronto wie folgt:

Farmarbeiter erhalten täglich 1—1¼ Dollars oder monatlich 12—14 Dollars nebst Wohnung und Beköstigung.

Maurer	täglich	2—2½	Dollars
Zimmerleute	„	1¾—2	„
Schmiede	„	1½—2¼	„
Gärtner	„	1¼—1½	„
Sattler	„	1¼—2	„
Schuster	„	1¼—2	„
Schneider	„	1¼—2	„
Dienstmädchen neben Wohnung und Beköstigung	monatlich	6—8	„
Köchinnen	„	9—12	„
Wäscherinnen	täglich	1	„

* * *

In Anbetracht der stetig steigenden Auswanderung nach Kanada und der immer weiter greifenden Besiedelung der Prairie-Länder des Nordwestens sind einige Angaben über das System der Landverkäufe und über die Erleichterungen, welche die kanadische Regierung den Einwanderern gewährt,

wohl am Platze. In den älteren Provinzen Kanadas gehört das noch unbesiedelte Land den Provinzialregierungen; in Manitoba und den großen Nordwest-Territorien hingegen ist dasselbe Gemeingut des kanadischen Volkes und wird von der Bundesregierung in Ottawa verwaltet. Die Nordwest-Territorien sind seither bis etwa an den Athabaska-See und die Hudsonsbai hinauf vermessen worden; allerdings giebt es auch in Britisch-Kolumbien und in den Felsengebirgen weite, noch nicht vermessene Strecken. In den Prairien ist das Land in quadratförmige Townships (Bezirke) eingeteilt, deren jeder 36 Sektionen von je einer englischen Quadratmeile (= 640 Acres oder etwa 260 ha) Umfang umfaßt. Diese Sektionen sind in folgender Weise angeordnet und numeriert:

N.

31	32	33	34	35	36
30	29	28	27	26	25
19	20	21	22	23	24
18	17	16	15	14	13
7	8	9	10	11	12
6	5	4	3	2	1

W. O.

S.

Jede der 36 Sektionen eines Townships ist abermals in vier gleichgroße Quadrate, sogenannte Viertelsektionen, von je 160 Acres (65 ha) Größe, abgeteilt, und diese Viertelsektionen werden je nach ihrer Lage die nordöstliche, nordwestliche, südöstliche oder südwestliche Viertelsektion genannt. Im Bedarfsfalle werden auch die Viertelsektionen nochmals in vier gleiche Quadrate von je 40 Acres (16¼ ha) abgeteilt.

Infolge des Verkaufs der Privilegien der Hudsonsbai-Gesellschaft an die kanadische Regierung, sowie infolge der großen Landschenkungen an die kanadische Pacific-Bahn gehört nicht das ganze Prairie-Land der Regierung. In jedem Township gehören die Sektionen 8 und 26 der Hudsonsbai-Gesellschaft, die Sektionen 11 und 29 dem Schulfond; die übrigen 16 Sektionen mit geraden Nummern sind zur freien Verteilung an Ansiedler, die ferner noch übrigen 16 Sektionen mit ungeraden Nummern hingegen für Landschenkungen an Eisenbahngesellschaften oder für den Verkauf bestimmt. Auf diese Weise ist es vermieden worden, daß einzelne Körperschaften oder Eisenbahnen große zusammenhängende Landstrecken besitzen, welche möglicherweise das denkbar beste Prairie-Land umfassen, während Ansiedlern nur mehr die schlechtesten Ländereien offenstünden. Durch die Einteilung des Landes in

Schachbrettfelder nehmen die Regierung, die Eisenbahn, die Hudsonsbai-Gesellschaft und der Einwanderer an guten wie schlechten Ländereien gleichen Anteil. Die Hudsonsbai- und die Eisenbahn-Sektionen werden von eigens hierfür eingesetzten Landkommissären an Ansiedler zu den höchstmöglichen Preisen verkauft; die Regierungsländereien sind für den Einwanderer die billigsten und besten.

Eine Viertelsektion Landes, d. h. 160 Acres, kann der Einwanderer in Kanada unentgeltlich erhalten. Nach kanadischen Gesetzen ist nämlich jedes Haupt einer Familie, sei es Mann oder Frau, sobald es das 18. Jahr überschritten hat, berechtigt, von dem Regierungsagenten seines Distriktes gegen Zahlung einer Taxe von 10 Dollars eine „Homestead", d. h. eine Viertelsektion Regierungslandes, zu verlangen[1]. Dagegen ist der Ansiedler verpflichtet, innerhalb sechs Monate von dem Land Besitz zu ergreifen und sich auf demselben anzusiedeln. Sobald der Ansiedler drei Jahre auf seiner Viertelsektion gewohnt hat und den Nachweis liefert, daß er das Land während dieser Zeit wenigstens teilweise bebaut hat, erhält er von der Regierung die Besitzurkunde für diese Viertelsektion. Er muß jedoch englischer Unterthan sein oder das kanadische Bürgerrecht erworben haben. Sollte es dem Ansiedler nicht möglich sein, drei Jahre auf seiner Homestead zu wohnen, so kann er die Besitzurkunde auch dadurch erhalten, daß er auf seiner Viertelsektion ein Wohnhaus errichtet und dasselbe drei Monate vor Ablauf der drei Jahre bewohnt. Außerdem muß er während der drei Jahre nach der Eintragung seiner Sektion ins Grundbuch mindestens während sechs Monaten in jedem Jahre innerhalb einer Entfernung von zwei Meilen von seiner Sektion wohnen. Ferner muß er in diesem Falle im ersten Jahre mindestens 10 Acres (rund 4 ha) Landes pflügen und für den Feldbau vorbereiten. Im zweiten Jahre muß er auf diesen 10 Acres Feldfrüchte säen und weitere 15 Acres (ca. 6 ha) pflügen, und im dritten Jahre endlich muß er auf diesen 25 Acres ($10^1/_8$ ha) Feldfrüchte säen und weitere 15 Acres pflügen.

Um die Anlage von Dörfern und größeren Ansiedelungen zu ermöglichen, können Einwanderer von nicht weniger als 20 Familien an der Zahl von der Bedingung befreit werden, auf ihren Viertelsektionen zu wohnen; allein die Bebauung des Bodens muß in der vorstehend dargelegten Weise vor sich gehen. In besonderen Fällen, bei Erkrankung, aus Familienrücksichten u. s. w., wird dem Ansiedler von der Regierung gerne noch weiterer Vorschub geleistet.

Bei den Provinzial-Ländereien von Ontario, Neu-Braunschweig, Neu-Schottland sind die Bedingungen für den Ansiedler weniger günstig. Am

[1] Hiermit werden, wie der geschätzte Leser sieht, unsere Mitteilungen auf S. 141 und 159 wesentlich erweitert.

liberalſten iſt die Regierung der Provinz Britiſch-Kolumbien. Dort erhält der Anſiedler in der nördlichen Hälfte der Provinz 320 Acres (ca. 130 ha), in der ſüdlichen 160 Acres (ca. 65 ha) ſchon nach zweijährigem Aufenthalt auf der Homeſtead. Noch unvermeſſene Ländereien können dort in Abteilungen von je 160 Acres zum Preiſe von 1 Dollar für den Acre direkt von der Regierung gekauft werden.

Da viele Strecken in den Nordweſt-Territorien keinerlei Baumwuchs zeigen, ſo hat der Anſiedler auf waldloſen Sektionen gegen Zahlung einer Taxe von 50 Cents (2 Mark) das Recht, im nächſtgelegenen Walddiſtrikte für den Winter 30 „Cords“ Brennholz zu fällen; ferner kann er ſich 1800 Fuß (540 m) Balken, 2000 Einzäunungslatten und 400 Dachlatten zurechtſchneiden.

Einwanderer, welche Viehzucht im größern Maßſtabe betreiben wollen, können auch, wie wir ſchon oben (S. 167) angedeutet haben, Weideländereien in der Ausdehnung von nicht mehr als 100 000 Acres für eine Zeitdauer von nicht länger als 21 Jahren mieten. Die jährliche Miete für den Acre beträgt 2 Cents.

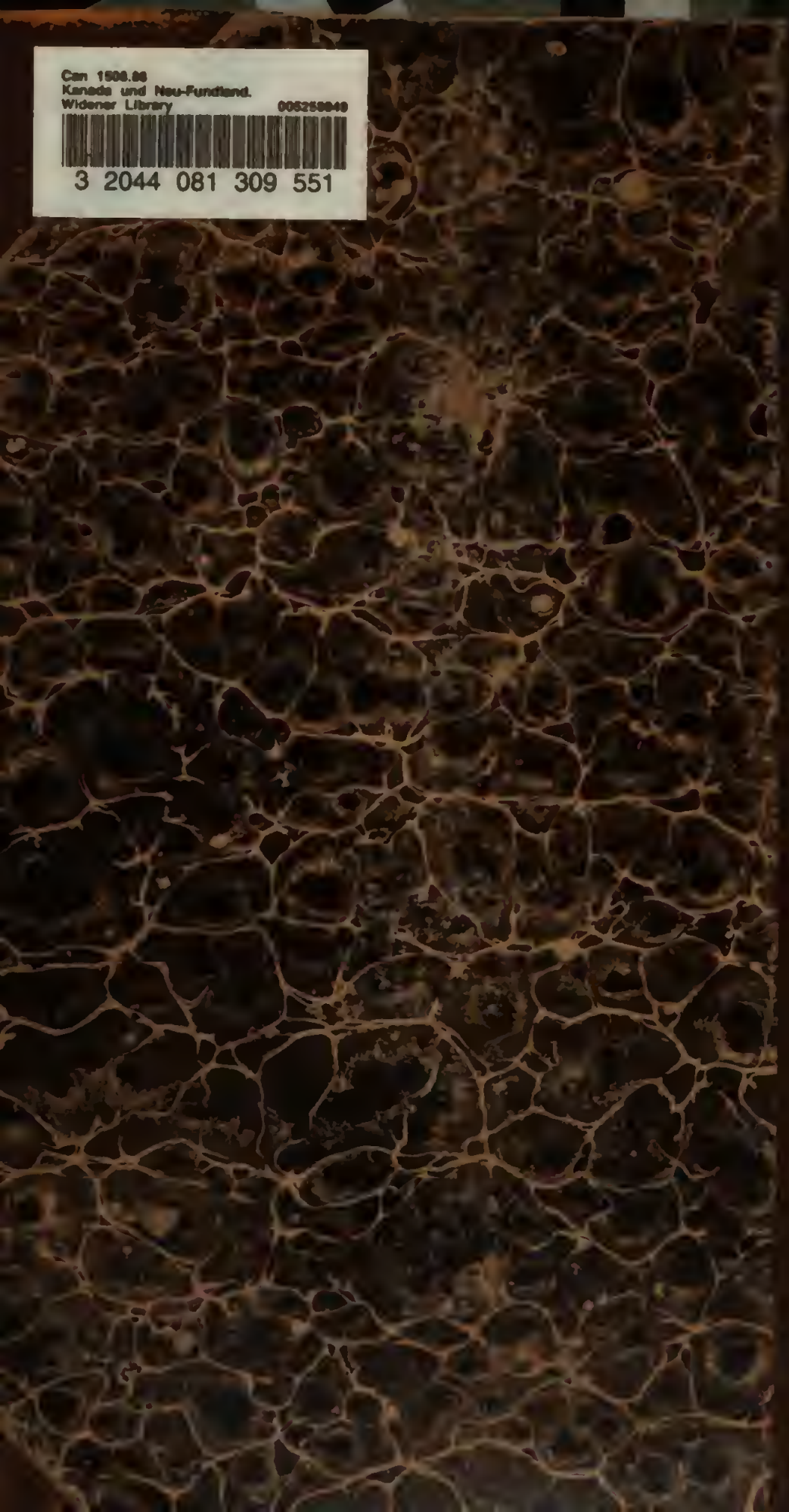
In Bezug auf die Erlangung des kanadiſchen und damit auch gleichzeitig des engliſchen Bürgerrechts ſind die Geſetze ungemein liberal. Jeder Ausländer kann nach dreijährigem Aufenthalt im Lande den Unterthaneneid leiſten und dadurch kanadiſcher Bürger werden. Als ſolcher ſteht er, wenn er im Auslande reiſt, unter dem Schutze des britiſchen Reiches. Dieſer Schutz wird ihm jedoch nicht zuteil, wenn er nach dem Lande zurückkehrt, welchem er vor ſeiner Naturaliſation als Bürger angehört hat.

Digitized by Google

Berichtigungen.

S. 61 Z. 15 v. u. lies: Schlitten- oder Gleitbahnen.
„ 65 „ 1 v. u. ſtreiche: Hall.
„ 82 „ 4 v. o. lies: keine Limonaden. Wenn . . .
„ 90 „ 19 v. o. lies: Fredericks town.
„ 108 „ 4 v. u. lies ſtatt Neu-Orleans: Kanſas City.
„ 111 „ 15 v. o. ſtreiche: Süden und.
„ 117 „ 4 v. u. lies: guns.
„ 120 „ 20 v. u. ſtreiche: Korn.
„ 130 „ 9 v. o. lies ſtatt aus der Farm: in der Ferne.
„ 130 „ 5 v. u. lies: nun allerdings 4240 km.
„ 132 „ 16 v. u. lies: 2—3 Centner.
„ 136 „ 2 v. o. lies: leifenden.
„ 160 „ 3 v. o. ſchalte nach „Prairie-Länder" ein: weſtlich von Manitoba.
„ 160 „ 19 v. u. lies ſtatt ebenfalls: nahezu.

Digitized by Google

Digitized by Google

Can 1506.86
Kanada und Neu-Fundland.
Widener Library
005258949
3 2044 081 309 551